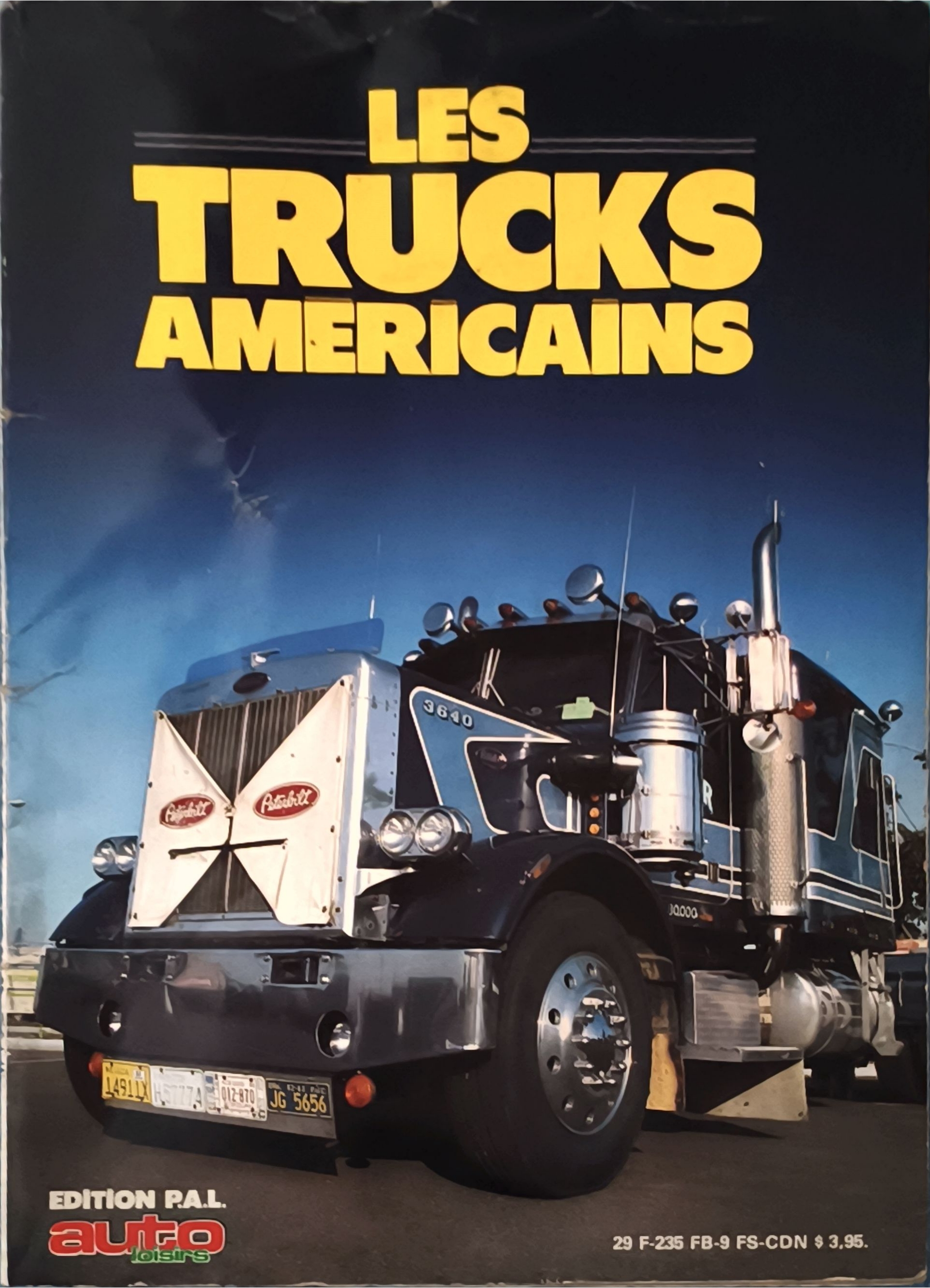
LES TRUCKS AMERICAINS



EDITION P.A.L.

auto loisirs

29 F-235 FB-9 FS-CDN $ 3,95.

Ecrasé sous le soleil torride,un truck-stop aux couleurs ternies, le long de l'interstate. Le désert étend son immensité de part et d'autre du freeway, dont le ruban noir se perd au loin dans le moutonnement serré des buissons d'épineux.

Là-bas, au bout de la route, deux fumerolles noirâtres dansent derrière la crête, dans l'air vibrant de chaleur. Elles s'élèvent en volutes changeantes, entraînant à leur suite deux longs échappements chromés, puis apparaît une cabine, hérissée de feux de gabarit, surmontant une large calandre étincelante, et soudain surgit un truck, qui, semblant sortir de terre, franchit le sommet de la côte et dévale vers la plaine, ses quarante tonne d'acier lancées à plus de 120 km à l'heure.

Qu'il ait pour nom Peterbilt, Kenworth, Freightliner, Diamond Reo,White ou International, on ne peut rester insensible à l'impression de force brute, de puissance contenue qui se dégage d'un camion américain : la large plaque d'acier du bumper qui se traîne à ras de terre, les tuyaux d'orgue des échappements dressés vers l'azur, l'énorme calandre finement ciselée, tout concourt à donner au truck un aspect massif, menaçant, agressif.

C'est l'univers de ces mastodontes d'acier, heureux mariage d'art plastique et de technologie, que nous nous proposons de vous faire mieux connaître, afin d'essayer de comprendre comment on peut tomber amoureux d'une mécanique de précision jusqu'au moindre de ses rouages, au point de passer plus de trois-cents jours par an derrière un volant, les yeux fixés sur un horizon toujours renouvelé, à l'assaut des grands espaces du continent américain.

"LES TRUCKS AMERICAINS"
est une publication des Editions *PAL*,
Sarl de Presse - RC Paris B 31534145
Rédaction-Administration :
31, cours des Juilliottes
94700 Maisons-Alfort
Directeur-Gérant : Jean Colson
Rédacteur : Pascal Meslet
Photos : Joël Pape
Directeur Artistique : Thierry Pousseur
Chef de Publicité : Arnaud Parenty
Directeur des ventes : Georges Turon-Lagau

Distribution N.M.P.P. Photogravure : Scop'Offset - Chromo Report. Photo-compo : D.J. Communication. Compostar. Tous droits reproduction réservés pour tous pays. La rédaction n'est pas responsable des articles qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Commission paritaire : N° 61891
Dépôt légal : à parution.
Imprimerie : NIMIFI, Bruxelles (imprimés en Belgique).

21H

FRÉQUENCE MAX

Max Meynier

RTL

Pour ceux de la route, ceux de la nuit et ceux qui s'ennuient: C'est Max, l'ami, le pote le copain, le frangin, le messager, le facteur. Toujours là, toujours gai, toujours prêt! L'anti-pépin et l'anti-spleen! Quand la panne de paupière se profile au bout de la ligne droite, quand les heures et les bornes n'en finissent plus de finir, vous pouvez compter sur lui comme il compte sur vous. Son existence et on n'oublie l'essence. C'est **"FRÉQUENCE MAX"**. Sa fréquence: tous les soirs 21h.

Le dernier cow-boy, l'ultime héritier de l'esprit d'aventure du Wild-West : tels sont les qualificatifs ronflants attribués au routier américain par une certaine industrie qui s'est emparée d'un monde à part pour en faire un mythe à la mesure des grands espaces du continent américain. Il fallait un nouvel héros à la société de consommation, il semble qu'elle l'ait trouvé. Malgré lui, le trucker est en passe de devenir une figure pittoresque de plus du folklore de son pays.

On est en droit de se demander, d'ailleurs, d'où vient la soudaine popularité dont jouit le routier américain. Celle-ci peut sembler d'autant plus paradoxale qu'aux États-Unis, comme en Europe, les camions ont toujours été, dans l'esprit des automobilistes, synonymes de gêne et de danger. Ce phénomène peut cependant s'expliquer par le fait que dans une société mécanisée, automatisée, planifiée, le routier symbolise l'esprit d'aventure, celui-là même qui anima les premiers colons partis à la conquête de l'Ouest.

Pour le peuple américain dans son ensemble, individualiste et fidèle à une certaine conception de la liberté, le trucker représente la dernière incarnation des outlaws et autres chasseurs de primes. Il apparaît comme le nomade des âges mécaniques dont le risque est le pain quotidien. Des romans, des films, de multiples feuilletons télévisés (Convoy, Movin'on, B.J. and the Bear) ont contribué à renforcer la légende, idéalisant le camionneur, le dépeignant sous les traits d'un grand cow-boy décontracté, vêtu de jeans, chaussé de bottes à bout pointu et coiffé d'un feutre à larges bords, confortablement installé sur son siège à suspension pneumatique, manœurant un monstre de quarante tonnes avec une aisance déconcertante. Et c'est vrai qu'il a fière allure, du haut de sa cabine, ce « brigand bien aimé », qui semble n'avoir de comptes à rendre à personne.

Il vit et roule à une altitude supérieure à celle des autres usagers. Les seuls visages qu'il aperçoit, du haut de sa cabine aux vitres teintées, sont ceux des autres truckers; il les salue et converse avec eux au moyen de la « CB Radio », resserrant encore les liens qui les unissent par delà les kilomètres.

Roulant souvent au-delà de la vitesse autorisée, paraissant n'accorder de l'attention aux autres véhicules que lorsque ceux-ci l'empêchent d'avancer comme il en aurait envie, il incarne la rapidité, la mobilité, ainsi qu'une certaine image de la virilité, renforcée par l'aspect agressif de son truck.

L'américain moyen a pour le routier une admiration mêlée de crainte et de respect, et s'identifie volontiers à ce fier centaure mécanique, inaccessible, toujours en mouvement vers d'autres horizons.

Le mot « mouvement » peut d'ailleurs à lui seul résumer et caractériser l'évolution et le progrès de la nation américaine. Depuis le premier convoi de pionniers partis vers la Californie, la tendance naturelle à l'accomplissement par le mouvement, propre au peuple américain, n'a cessé de se développer et de s'intensifier. Le routier et son camion en sont le vivant témoignage.

Si la diligence et le chariot bâché se sont mués en de magnifiques attelages de métal rehaussés de chromes et de couleurs chatoyantes, le routier, comme pour perpétuer le souvenir de l'époque héroïque de la conquête de l'Ouest, a peu à peu adopté la façon de se vêtir des convoyeurs d'alors, renforçant encore l'image d'« aventurier des âges mécaniques » que lui ont accolé les médias.

Bill Shaulis, routier longue-distance, devant son Kenworth K-100 cabover.

"Quand que je serai grand, j'aurai un Peterbilt comme papa".

Abstraction faite de tout lyrisme folklorique, le rôle tenu dans l'économie américaine par le trucker justifie largement le prestige dont il bénéficie. Le métier qu'il exerce est d'une importance peu commune, sans comparaison possible avec ses homologues européens.

LE TRUCKER ET L'ECONOMIE

En effet, aux États-Unis n'existent que deux grands types de transports des marchandises : la route et le rail. La navigation fluviale, par rapport à la surface du pays, a une moindre importance, et n'est pratiquée intensivement que sur de grands fleuves tels le Missouri ou le Mississippi, qui traversent les États-Unis du nord au sud. La route et le rail se partagent donc le trafic. Du point de vue du tonnage transporté annuellement, le rail vient largement en tête : 36 % contre 24 % pour la route ; par contre, le chiffre d'affaires est en proportion inverse : 55 % pour la route contre 37 % pour le rail. Cela s'explique aisément : si le rail est mieux placé pour le transport des matières pondéreuses et non périssables — métaux ou carburants — c'est la route, en raison de sa rapidité et de sa grande souplesse, qui achemine la plus grande partie des produits de consommation courante. Une récente étude du département d'État des transports routiers, ayant pour tâche de répertorier ces produits, a abouti aux conclusions suivantes :

83 % de la nourriture fraîche et surgelée
73 % de l'électroménager
84 % des vêtements
92 % des ice-creams et des desserts en tous genres
84 % du matériel et des machines de bureau
83 % du matériel domestique

sont annuellement transportés par camion à travers tous les États-Unis. Ces chiffres éloquents prouvent, s'il en était encore besoin, l'importance des transports routiers dans un pays comme l'Amérique du Nord ; à l'heure actuelle, ils constituent l'épine dorsale de l'économie du pays. Les routiers en sont conscients ; un slogan bien explicite circule parmi eux : « If you got it, a truck brought it ! » (si vous l'avez, un camion l'a apporté !). Toutefois, en partie à cause de la crise de l'énergie, le

Un Kenworth conventionnal immaculé luit tranquillement sous le ciel limpide de la Californie.

rail et le transport routier ont été amenés à s'associer, donnant naissance au système « piggyback », connu et pratiqué en Europe sous le nom de « kangourou ». Ce procédé consiste à charger, sur un train de wagons-plateaux, plusieurs dizaines de remorques partant d'une même région et ayant pour destination le même secteur géographique. A l'arrivée, des camionneurs locaux travaillant sur de courts trajets prennent en charge les remorques pour les conduire à destination. Les routiers « longue-distance » manifestent une grande hostilité à l'égard de ce type de transport, assurant que la pratique du « piggy-back » leur retire le pain de la bouche. Il résulte pourtant de l'association hybride entre le rail et la route, une économie financière non négligeable, du moins pour l'affréteur. Il en va tout autrement pour le transporteur, en particulier le rail, qui, bien que subventionné par l'État, est en déficit permanent.

Le progrès en est la cause principale ; lorsque, vers la fin des années 50, les lignes aériennes connurent leur essor, elles privèrent les compagnies de transport ferroviaire de leur trafic passagers, leur principale source de bénéfices. Ces compagnies, alors au nombre de 700, périclitèrent presque totalement, fusionnèrent entre elles, et la majeure partie fut finalement nationalisée, laissant pratiquement à l'abandon un réseau ferroviaire déjà nettement insuffisant, vu la surface du pays. A l'heure actuelle, les lourdes infrastructures et l'entretien constant qu'exige le réseau sont extrêmement onéreux et de moins en moins rentables. La prospérité et la suprématie de l'industrie du transport routier ne semblent pas devoir être mises en péril avant longtemps.

Aux États-Unis, les compagnies de transport routier sont divisées en deux catégories principales : les transporteurs privés (private) et les transporteurs publics (for hire).

Les « privates » ne sont autorisés à transporter que les produits de la firme dont ils sont partie intégrante. Ils représentent 120 000 flottes environ, dont la moitié à peu près comprend plus de 10 camions.

Les « for hire » comptent environ 15 000 flottes, dont 2 000 très importantes. Ces compagnies, contrairement aux « privés », sont soumises à la réglementation de l'I.C.C. (Interstate Com-

Dans la banlieue de Los Angeles, un Peterbilt cabover se fraie un chemin à travers la circulation du matin.

L'art et la manière de descendre de camion ; ce trucker est branché "Rods" : notez le T. shirt "Pete and Jake".

merce Commission). Cet organisme, indépendant du gouvernement fédéral, fut créé en 1935 en vue de contrôler les conditions de la concurrence et des tarifs. De nos jours, sa tâche principale consiste à délivrer les licences de transport public.

Les transporteurs publics se répartissent en deux groupes :

1) Les Contract carriers qui, comme « Mayflower » ou « Allied van Lines » sont sous contrat permanent avec un ou plusieurs gros clients, pour lesquels ils effectuent en quelque sorte du transport privé.

2) Les Common carrier, qui transportent à la demande. C'est dans cette catégorie qu'on trouve les « Irregular road carriers », spécialisés dans le transport d'une cargaison d'un point à un autre, sans faire de groupage. Ce type de compagnies fait appel aux services des routiers propriétaires. Aux compagnies de transports « private » ou « for hire » correspondent deux catégories bien définies de chauffeurs.

Tout d'abord, le company driver, routier salarié, employé par une compagnie privée pour conduire sur des trajets réguliers les camions appartenant à cette compagnie. Son statut est, à peu de choses près, identique à celui du routier européen. Son engagement est effectif après une période d'essai d'environ un mois. Si les examens sont concluants, le conducteur se voit attribuer un camion placé sous sa seule responsabilité. Régulièrement, il remettra à la compagnie une fiche de contrôle rendant compte de l'état mécanique de « son » camion.

duite et au respect de l'horaire, la compagnie prenant à sa charge les frais d'assurance, d'entretien et de réparation, le libérant ainsi de tout souci administratif, depuis l'obtention des licences jusqu'à l'acquittement des taxes.

La seconde catégorie de camionneur est l'owner operator. Propriétaire de son tracteur, il loue ses services à une compagnie de transport public disposant d'une flotte de remorques. Le nombre de ces remorques peut varier d'une vingtaine à plus de trois cents unités. La majorité d'entre elles est constituée de fourgons à deux essieux en tôle d'aluminium rivetée ; les remorques bâchées, si répandues en Europe, sont pratiquement inconnues aux États-Unis.

Ces compagnies comprennent généralement un bureau d'affrètement ; ainsi, lorsque le conducteur vient prendre en charge une remorque, il la trouve chargée et prête au départ. Avant de prendre la route, il procède à une revue de détail, inspectant minutieusement les pneus, les feux de position, et le système de freinage. Le moindre défaut remarqué est alors noté sur une fiche de contrôle sur laquelle figure le plan shématique de la remorque ; le trucker doit signer cette fiche avant de la remettre au bureau du dispatcher. Si le routier juge trop importantes les défaillances relevées, il est parfaitement libre de refuser de prendre le départ.

Beaucoup de chauffeurs, attendant de leur travail des rentrées d'argent régulières et des horaires constants, préfèrent s'engager dans une compagnie privée. Cette solution présente des avantages indéniables pour le routier, puisqu'elle limite ses soucis à la con-

Les salaires et avantages sociaux varient d'une entreprise à l'autre. Leur montant est défini par le contrat qui fixe les conditions d'exploitation, prévoyant la prise en compte, par la compagnie, de tout ou partie des frais d'entretien.

Parmi les owner operator, on trouve également les gypsys (littéralement : bohémien, gitan). Ces routiers sont propriétaires de leur attelage complet, tracteur et remorque. Les avis sont partagés quant à leur nombre ; n'étant affiliés à aucun syndicat, ils demeurent difficiles à recenser. D'aucuns les considèrent comme une race en voie d'extinction, et pourtant, selon d'autres sources, leur effectif, estimé actuellement à 300 000 individus, serait en augmentation. Nombre d'entre eux signent un contrat avec une compagnie de transport public, du moins au commencement. En effet, l'acquisition d'un camion nécessite un prêt bancaire, et le chauffeur doit faire preuve de sa solvabilité. Pour obtenir un crédit, un contrat d'exploitation avec une compagnie de transport est la meilleure des garanties. Après quelques années et plusieurs milliers de miles, il est enfin propriétaire de son outil de travail. C'est alors qu'il accède véritablement au statut, envié par les uns, décrié par les autres, de « gypsy ». Il va où il veut, quand il le veut, et travaille pour qui bon lui semble. Il est son propre patron.

Mais toute médaille a son revers, et la vie du gypsy n'est pas exempte de contraintes, loin s'en faut. Les charges financières qui pèsent sur lui sont très lourdes et en augmentation constante. Il est submergé par une quantité phénoménale de taxes, réparties entre les États et le gouvernement fédéral : taxes sur l'achat du camion ; taxes sur l'immatriculation en fonction du poids et suivant les États ; taxes sur les carburants, taxes sur les lubrifiants, les équipements et les pièces de rechange ; taxes sur les licences, les patentes et les chiffres d'affaire, et enfin les highway taxes correspondant à ce que nous connaissons en Europe sous le nom de « taxes à l'essieu ». La disparité de taux de ces taxes est considérable. Par exemple, le montant de la taxe de licence qu'un routier doit payer pour chaque État qu'il traverse, et dont l'acquit est matérialisé par une plaque d'immatriculation ou un autocollant sur la portière, peut varier de 5 à 250 dollars. En gros, la somme des taxes annuelles représente entre 3 000 et 6 000 dollars suivant le type de transport, de camion et de trajet.

« Vous voyez toutes ces plaques d'immatriculations et tous ces écrits sur les flancs de ma cabine ? Et bien, ils ne sont pas là pour faire joli ! c'est de l'argent, tout ça. Et quand un flic arrive à ma hauteur sur l'autoroute, il peut constater que ma présence dans son État est légale ».

Certains routiers indépendants, en

L'OWNER OPERATOR : CONTRAINTES ET LIBERTES

Trois exemples de compagnies utilisant les services de routiers "Owner-Operator" dont le tracteur sera obligatoirement peint aux couleurs de la compagnie, le trucker ayant toute liberté quand au choix du design. Des compagnies moins importantes que "Global" ou "Mayflower" n'ont pas cette exigence.

Un Peterbilt conventionnal se repose de sa course non-stop Montana-California. Notez la housse de protection ("Bra") sur les ailes avant.

signe de protestation, apposent sur leur camion un écriteau indiquant le montant total des road use taxes dont ils doivent s'acquitter annuellement. La constatation suivante, confiée au bar d'un truck-stop, est éloquente : « Je dois faire 12 000 dollars brut par mois avant d'avoir seulement un cent pour moi. Sinon, je perds de l'argent. Entre les taxes, les assurances, les traites sur le tracteur et la remorque, les pneus, l'entretien... J'ai gagné 160 000 dollars brut l'année passée et si j'ai fait 15 000 dollars de bénéfice net là-dessus, c'est un maximum. »

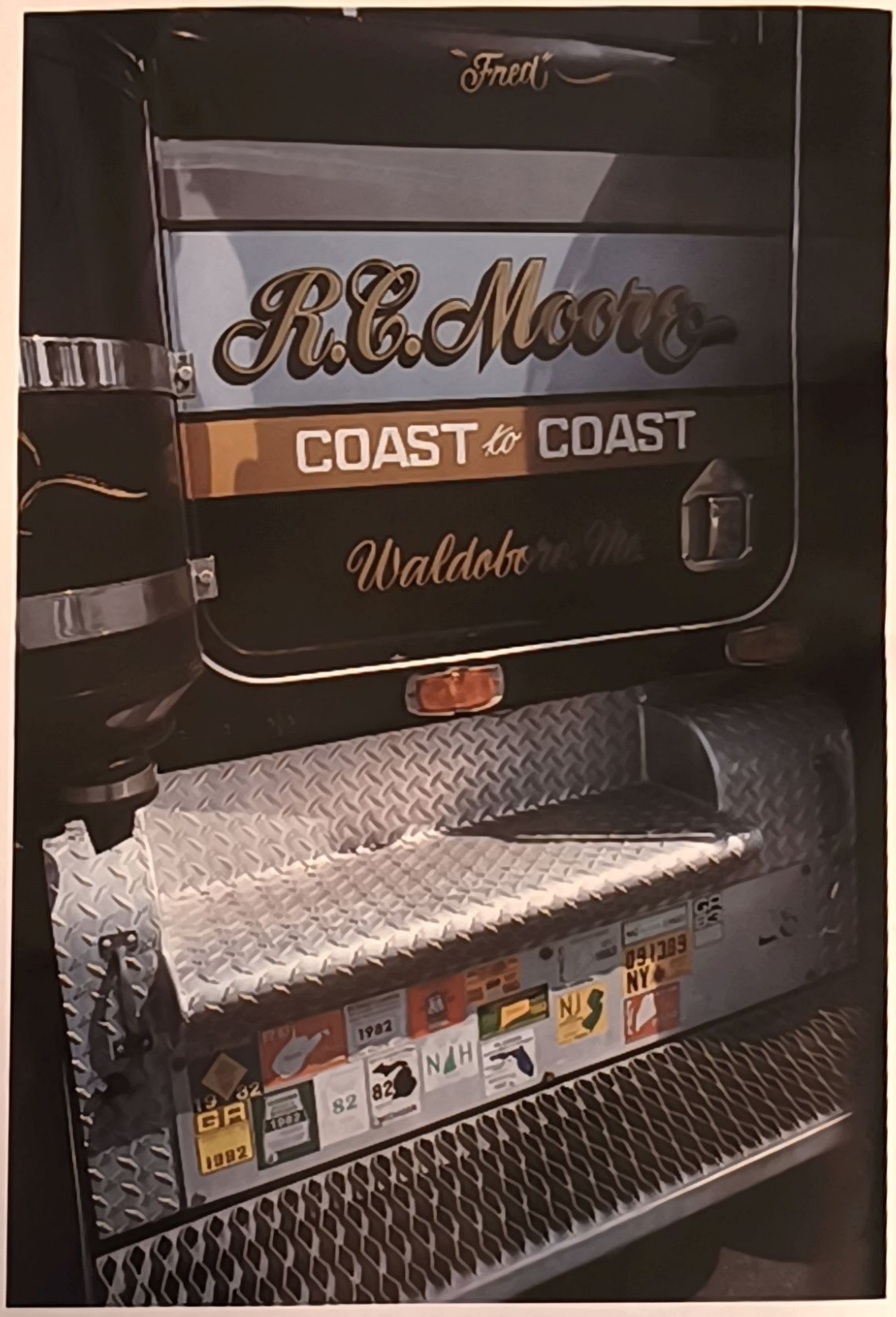
De plus, la sécurité sociale n'existant pas aux États-Unis, le camionneur doit contracter une assurance volontaire, les frais médicaux étant très élevés. Certaines compagnies privées, en revanche, assurent leurs chauffeurs, allant même jusqu'à prendre en charge une partie des frais.

Le métier de routier présente plusieurs facettes, offrant chacune ses avantages et ses inconvénients. A la sécurité et la régularité du travail du company driver, l'owner operator oppose le plaisir de découvrir dans son pare-brise un paysage sans cesse renouvelé. Ayant la possibilité de travailler d'une côte à l'autre des États-Unis (certains parcourent plus de 125 000 miles — 200 000 kilomètres — par an), ils se sentent supérieurs aux company drivers dont ils assimilent la constance du travail à la sédentarité du fonctionnariat.

Le système de rémunération des chauffeurs présente également des différences. En effet, si le company driver est payé au mois, l'owner operator est payé au pourcentage, en fonction de la valeur de la marchandise transportée. Ces pourcentages, très variables, dépendent également de la direction de la course : c'est ainsi qu'un routier peut toucher 85 % sur une cargaison de fruits frais livrés dans l'est, et revenir avec un chargement de savon à 63 %. En l'absence de conventions collectives, les congés payés n'existent pas ; aucune loi interdisant de travailler le week-end, il n'y a en théorie aucun plafond à la somme qu'un routier owner operator peut gagner en un mois.

L'appât du gain, mais aussi le fait que le retour à son point de départ s'effectue souvent à vide, incitent le chauffeur propriétaire à mettre les bouchées doubles. Pour lui, le problème posé est simple, et la solution évidente : plus rapidement la cargaison arrivera à bon port, plus vite il repartira vers une autre destination avec un nouveau fret. Jamais la maxime « le temps, c'est de l'argent » n'a trouvé plus juste application. Autant par intérêt que par défi, l'owner operator roule vite, largement au-dessus des 55 miles (88 km/h) réglementaires. Sa vitesse de croisière se situe le plus souvent aux alentours des 120-130 kilomètres à l'heure.

La nécessité d'équilibrer son budget l'entraîne souvent sur la pente savonneuse de l'illégalité. Son carnet de contrôle, surnommé par dérision comic book, est allègrement trafiqué. C'est ainsi que les limites légales des 15 heures de travail par jour, dont 10 heures de conduite, se transforment souvent en 12 à 15 heures de conduite ininterrompue, pied au plancher (hammer down, comme on dit là-bas). La fraude est d'autant plus facile que la présence du chronotachygraphe, la « boîte noire », n'est pas obligatoire à bord.



Nous sommes loin du maximum de 70 heures de travail hebdomadaire fixées par la loi. Ces abus se traduisent par une accumulation des heures de sommeil en retard, réduisant d'autant les réflexes et l'acuité visuelle des conducteurs. Cela entraîne de graves fau-

Le propriétaire de ce magnifique Peterbilt cabover au mural digne d'un van loue ses services à une compagnie de remorques. Page d'en face : l'autorisation de circuler sur les highways des différents états est matérialisée par une profusion de stickers multicolores.

Ce Freightliner conventionnal est équipé d'un "headache rack" derrière la "sleeper", pour protéger la cabine en cas de glissement intempestif du chargement.

Comment ne pas se prendre pour le seigneur des highways quand on se retrouve aux commandes d'un pareil mastodonte ?

tes d'appréciation. Pour prévenir une défaillance toujours possible, aux conséquences imprévisibles, certains gypsys ont recours à l'usage des amphétamines. Cette solution est loin d'être la meilleure ; les statistiques établies par les services de la higway patrol tendent à démontrer que la proportion d'accidents de poids lourds survenus par cause d'hallucinations est de plus en plus importante. Voici le condensé d'un rapport de police parmi tant d'autres, daté du 12 avril 1972 :

« A 9 h du matin, sur le higway n° 35, un semi-remorque, roulant à la vitesse approximative de 65 miles, se déportant brusquement sur la gauche, traversa la bande herbeuse médiane, large d'environ 15 mètres à cet endroit, et, pénétrant sur les voies opposées, heurta un camion citerne arrivant en sens contraire.

« Le premier attelage, réservoirs crevés, s'embrasa, sa remorque bloquant la totalité des 4 voies. Une voiture particulière vint percuter celle-ci, prenant feu à son tour. Le conducteur de la citerne, qui s'était déporté sur la gauche pour essayer d'éviter la collision, s'en sortit avec quelques contusions ainsi que l'automobiliste. Par contre, le chauffeur du premier camion, bloqué dans sa cabine, fut grièvement brûlé. Le bilan de l'accident fut évalué à 150 000 dollars. Des tests, réalisés en laboratoire, deux heures après l'accident révélèrent la présence d'amphétamines dans l'organisme du conducteur fautif. Selon le médecin responsable des tests, le driver aurait tenté d'éviter un véhicule imaginaire venant à sa rencontre ».

De tels incidents ne vont pas sans déchaîner les foudres de l'opinion publique, déclenchant de nombreuses campagnes de presse plus virulentes les unes que les autres. Les routiers sont accusés, par leur vitesse élevée et leurs mauvaises habitudes de conduite, de mettre en péril la vie des autres usagers, en particulier des automobilistes. Il est intéressant de remarquer que le « Teamster », principal syndicat des company drivers, n'est pas parmi les derniers à condamner les owner operator.

Le nom propre des routiers owner-operators devient leur raison sociale, et donne naissance sur les portières des trucks à des réalisations artistiques du meilleur goût.

POUR QUELQUES DOLLARS DE PLUS...

En 1973, cédant aux multiples pressions, les instances fédérales décidèrent d'appliquer à la totalité des quarante-huit États la limitation de vitesse à 55 miles, autant par souci d'économie que de sécurité. Dans le même temps on intensifia les contrôles-radar et l'on multiplia les patrouilles de police. Ces mesures rencontrèrent la réprobation de la majorité des routiers indépendants, pour lesquels la rapidité de livraison est capitale. En effet, un routier qui n'est pas arrivé dans les délais prévus peut très bien se voir refuser sa cargaison par le destinataire, à cause d'une fluctuation du cours de la marchandise transportée, par exemple.

Au début de l'année 1978, le magazine « Mother Trucker News » réalisa un grand sondage auprès de ses lecteurs, tous routiers indépendants. Le thème en était le suivant : « A votre avis, la limitation de vitesse a-t-elle une incidence sur la sécurité et la consommation de gas-oil ? »

Les réponses furent unanimement hostiles à cette mesure jugée arbitraire, les routiers considérant que le gouvernement les privait purement et simplement d'une partie de leurs bénéfices.

Quelques commentaires en vrac :

« C'est peut-être plus sûr de rouler à 55 miles, mais à cette vitesse le moteur chauffe davantage et n'est pas à son rendement optimum. J'ai une boîte de vitesses à 13 rapports, et n'en utilise que 10, juste pour rester à 55 miles ; rouler à 60 miles serait plus juste. Cela permettrait de passer à un rapport supérieur et de réduire le nombre de tours-moteur. »

« Le problème, ce sont les côtes. Pour grimper une côte à 40-45 miles, il faut l'aborder à une allure d'au moins 65 miles. Autrement, il vous faut rentrer un rapport ou deux, et le moteur consomme plus ».

« Ce qui est sûr, c'est que cela nous fait perdre du temps et de l'argent. En d'autres termes, pour rétablir la balance, on doit manquer un repas et dormir moins ; avec les conséquences que cela peut entraîner ».

« Il y a trop de gens assis derrière un bureau qui veulent conduire un camion à ma place. De toute façon, personne n'a jamais roulé à 55 miles, et cela va durer encore longtemps. Le problème avec la vitesse, c'est que vous ne savez jamais si « Smokey Bear » est dans les parages. »

La cargaison de ce Kenworth châssis-cabine ne sentait pas particulièrement la rose. Notez cependant la fantastique décoration et les jantes ornées d'un liseret rouge (comme les customs !).

mokey », c'est le surnom donné par les routiers aux policiers de la « highway patrol » à cause de leur chapeau, semblable à celui de Smokey, le petit ours symbole de la protection des forêts aux États-Unis.

Les rapports entre les truckers et les bears, déjà loin d'être au beau fixe, n'allèrent pas en s'améliorant, les premiers s'ingéniant à déjouer les pièges que leur tendaient les seconds. Le développement de la « CB radio » qui égalisa les chances des uns et des autres, fut le point de départ d'une course au gadget électronique. Après le détecteur de radar, on parle maintenant d'un mini-radar de bord, capable de déceler la présence des bears in the air, autrement dit des hélicoptères de la police, dernière hantise des routiers.

La conception américaine de la liberté individuelle déroutera toujours les Européens que nous sommes. Comment ne pas s'étonner de telles pratiques : pour déjouer les contrôles de vitesse les plus sévères, tous les moyens sont tolérés. Tout commença véritablement en mars 1975, lorsque le prix de la licence de la « CB radio » tomba de 20 à 4 dollars, donnant lieu à un véritable rush ; à la fin de l'année suivante, 6 millions de licences avaient déjà été délivrées. Devant une telle demande, on dut instituer des permis temporaires.

La « CB radio » rencontra un vif intérêt chez les routiers, à qui elle apparut comme un excellent moyen pour rompre la solitude des grands trajets. Il s'avéra bien vite que le réseau d'information parallèle ainsi créé entre truckers permettait à ceux-ci d'être renseignés en permanence sur l'emplacement des contrôles de police, et ainsi de les éviter, beaucoup plus sûrement qu'avec l'ancien système de language par signes utilisé jusqu'alors.

Pour mémoire, ces signes sont les suivants:

— La main ouverte, paume vers le ciel, faisant le geste de soupeser, annonce une « Weight Station ».

— Deux doigts formant un « V » indiquent la présence de flics embusqués ou d'un radar.

— Agiter son Log-Book à la fenêtre prévient d'un contrôle.

— L'appel de phares reste un salut amical. Deux appels sont synonymes de problèmes, d'accident : ralentir. Trois appels, c'est l'alerte : danger, j'ai besoin d'aide,stop.

— Actionner plusieurs fois la pédale de freins pour faire clignoter les stops annonce au camion suiveur la présence de flics plus loin sur la route.

— L'index décrivant un cercle puis pointant droit devant indique que la route est libre.

— Rouler les mains en pelote indique un carambolage.

Ces signes sont encore en usage dans certaines circonstances (police à l'écoute du canal 1-9, par exemple).

Nous avons eu du mal à rattraper "Mustache John", qui filait un bon petit 130-140. (Il est en train de passer une Pontiac Firebird !).

Sa majesté "Peterbilt" : même à Tarrêt on le dirait prêt à nous foncer dessus.

SCALE
Peterbilt
NEVADA
62856A
CALIFORNIA
1F75433
4 IAX 91928

La technique de déplacement la plus couramment employée par les routiers est celle du «convoi». Un convoi se compose d'un nombre variable de camions roulant dans le même sens, et dont le premier et le dernier sont obligatoirement équipés de la «CB radio». Le premier driver (front door) a pour mission de repérer d'éventuelles patrouilles de police, tandis que le dernier du convoi (back door) rend compte de ce qui se passe derrière. Le routier solitaire, quant à lui, a à sa disposition les détecteurs de radar. De la taille d'un paquet de cigarettes, ces petits appareils nommés bearfinder ou fuzzbuster ne sont effectivement interdits à la vente que dans deux États, la Virginie et le Michigan.

Pour l'instant, les deux camps sont à peu près à égalité dans l'escalade technologique et l'affrontement se mue en une guerre de positions. Les escarmouches sont pourtant nombreuses au bord des highways:

«A deux heures du matin dans l'Ohio, le moteur de ma remorque réfrigérée tombe en panne sèche. Je m'arrête sur l'accotement, je me serre contre le rail de sécurité. Je traverse la route jusqu'à la station service en face pour demander le chemin du plus proche «truck-stop», et, quand je reviens à mon camion, un flic était là qui me dit: «Vous êtes en infraction.» Je lui demande ce que j'ai fait. «Vous stationnez sur la route.» Un de mes pneus dépassait de 20 centimètres sur la chaussée: ça m'a coûté 35 dollars.»

Il n'est pas rare, également, de voir une ou plusieurs voitures de police attendant patiemment à l'entrée d'un «truck-stop» l'imprudent contrevenant signalé en code à la radio, qui arrive à tombeau ouvert, faisant fi des 55 miles réglementaires. Jusqu'à 65 miles, l'amende, infligée pour cause de gaspillage d'énergie, n'excèdera pas 5 à 10 $. Au-delà c'est de l'excès de vitesse caractérisé, et il en coûtera 35 $ au routier; la Californie n'est pas la moins sévère en ce domaine, mais de la rigueur à la dictature il y a quand même un pas. Les autorités du comté de Boone County, dans l'État du Missouri, n'hésitent pas à le franchir. Dans cette juridiction, on n'aime vraiment pas les camions ! Un simple excès de vitesse de 60 miles à l'heure coûtera au malheureux routier 150 $ à payer sur place. Certains drivers préfèrent effectuer un détour de plusieurs centaines de miles plutôt que de traverser pareil enfer.

D'autres États, comme l'Arkansas, ont mauvaise réputation, tandis que le Nevada, le Colorado, le Wyoming ou encore le Montana sont réputés États «cool».

Les voitures de patrouille, les «tijuana taxi», ont un autre endroit de prédilection: les stations de pesage, surnommées par les routiers «chicken coop» (littéralement: «cage à poules»). Ces stations sont situées le long des routes interstates et le plus souvent aux alentours des grandes villes et des frontières d'États. Tous les camions, des porteurs légers aux lourds attelages semi-remorque, doivent se soumettre à ce contrôle très strict, où l'on vérifie si leurs poids et longueurs sont conformes à la législation locale.

L'ANGOISSE DES BEARS : LE POIDS DES TRUCKERS.

Dans la majorité des États américains, le poids total en charge est limité à 80 000 livres (environ 36 250 kg), sauf dans les États de l'Est, qui ne viennent que tout récemment de faire passer le P.T.C. de 55 000 à 60 000 livres (environ 27 200 kg).

S'étendant de la frontière canadienne au golfe du Mexique, ces États forment ce que les transporteurs surnomment le «rideau de fer». Ils cherchent avant tout à profiter de leur position-clé sur l'Océan Atlantique, pour tirer le maximum de bénéfices des marchandises qui transitent par leur sol, en imposant de lourdes taxes sur les dépassements de charge. C'est aussi pour eux un moyen de protéger leurs transporteurs locaux. En effet, le transport de fret à l'intérieur d'un État ne peut être assuré que par des camions conformes aux normes de cet État. Cependant, la réglementation s'est peu à peu assouplie, depuis la création du «freeway act» par le gouvernement fédéral, qui permit la construction de routes et d'autoroutes à grande circulation, rendant possible la traversée des États-Unis «coast to coast». Grâce à ces grands axes routiers qui franchissent le «rideau de fer», les gros attelages de plus de 60 000 livres pénètrent dans les États de l'Est; il leur est toutefois impossible de sortir du freeway.

Pour les routiers indépendants, les stations de pesage sont une contrainte de plus dans une profession aux conditions déjà difficiles.

«Si vous êtes trop lourd, vous devez payer l'amende en liquide ou décharger tout de suite l'excédent, sinon vous ne pouvez repartir. Si vous transportez des poutrelles d'acier, il vaut mieux pour vous qu'il y ait une grue dans les parages».

Aux dires des anciens, il n'en a pas toujours été ainsi.

«Dans le temps, quand vous étiez vraiment surchargé, vous appeliez le contrôleur d'un coup de klaxon, vous lui mettiez dix ou quinze dollars dans la pogne et cela suffisait pour qu'il vous laisse passer. Mais les choses ont changé. De nos jours, je n'essaierai plus de corrompre qui que ce soit».

En Californie, contrairement aux autres États, les stations de pesage sont administrées par la Highway Patrol et sont pourvues d'un équipement de contrôle très complet. C'est nécessaire quand défilent par jour 3 000 trucks et plus, tous tonnages confondus. Si un contrôleur remarque quoi que ce soit **quand** un camion se présente sur le pont-balance, son conducteur est invité à se ranger sur un parking latéral. Les inspecteurs décortiquent alors les papiers du véhicule et le carnet de contrôle (log-book) du driver. Pendant ce temps, une équipe de mécaniciens vérifie les lampes, les échappements, les rétroviseurs, les essuie-glaces; soit en tout, une trentaine de contrôles systématiques, s'étendant même à la mesure des dimensions du sleeper. L'inspection des freins, effectuée à part, comprend à elle seule quatorze étapes.

Toutes ces vérifications sont évidemment destinées à détourner les transporteurs de l'illégalité. Elles consistent

La station de pesage, sanction impitoyable, redoutée par le trucker dont elle débusque les infractions.

Qu'on soit connaisseur ou non, la juxtaposition des multiples couleurs et des nombreux chromes est toujours un régal pour l'œil.

également à s'assurer du bon état des camions circulant sur le territoire américain. Les services de la California Highway Patrol se déclarent satisfaits des résultats obtenus. Ils considèrent qu'un État comme la Californie, où la densité de véhicules est la plus forte au monde (une voiture pour deux habitants), et le nombre de camions (2 814 744 en 1976) le plus important des États-Unis, se doit de montrer l'exemple en ce qui concerne la création et l'application des règles de sécurité. Tous les routiers ne sont pas d'accord, en particulier ceux qui se présentent au pesage avec un camion trop chargé ou trop long.

Les péripéties du jeu du « chat et de la souris », opposant la police aux routiers indépendants, sont autant de problèmes auxquels le company driver ne sera jamais confronté. Il adhère, dans 90 % des cas, au syndicat des Teamsters, tout comme sa compagnie. Ce syndicat, de son vrai nom International Brotherhood of Teamsters, fort de plusieurs millions d'adhérents, représente une force très importante avec laquelle les entreprises et les instances fédérales doivent compter. Cela signifie, pour le routier qui y adhère, la garantie de l'emploi, des avantages sociaux et la certitude d'être soutenu dans le cas d'un quelconque litige avec la compagnie qui l'emploie. Il y a donc très peu de chances qu'il soit un jour amené à enfreindre la loi. Les avis sont cependant partagés au sujet de l'action du syndicat des Teamsters, certains routiers le trouvant plus empressé à encaisser la cotisation mensuelle qu'à intervenir dans les conflits.

Bien qu'il ne soit pas affilié à un syndicat proprement dit, le routier indépendant ne se bat toutefois pas seul depuis la création de l'I.T.A. (Independant Trucker Association). L'existence de cette association remonte à la crise de 1973, lorsque, pour protester contre la limitation de vitesse et l'augmentation des prix du fuel, les owners-operators s'étaient mis en grève. Ce mouvement, très important et suivi dans tous les États-Unis, n'apporta pas de résultats tangibles au niveau des revendications. Par contre, il contribua largement à resserrer les rangs des routiers indépendants.

On relève parmi ces truckers en

BEARS CONTRE TRUCKERS

Des immenses étendues désertiques de l'Ouest aux sombres banlieues enfumées, un aperçu des décors que rencontre le routier.

infraction une forte proportion de «gypsies». Pour quelques dollars de plus, ceux-ci n'hésitent pas à surcharger leur remorque. La perspective d'être, à plus ou moins long terme, propriétaire de leur truck, les incite à prendre des risques, afin de se libérer au plus vite du crédit qu'ils ont contracté.

Ils sont, pour cela, les victimes toutes désignées de la police lorsque celle-ci procède à des contrôles de «log-book» à la sortie des «chicken-coops».

La «CB» ne chôme pas quand «Smokey» contrôle les «log-books». Le premier routier inquiété passe le mot aux copains arrivant derrière, qui aussitôt se rangent sur l'accotement pour mettre à jour leur carnet de route.

«Quand un flic jette un œil dans votre comic-book et vous dit: «Dites-voir, comment avez-vous fait pour parcourir 400 miles en 2 h 30 ?» La seule réponse à donner est que vous ayez eu un fort vent arrière !»

Certains owner-operators, pressés, fatigués de payer ou se sachant en surcharge, n'hésitent pas à contourner les stations de contrôle. A les en croire, chaque station a son point faible, son talon d'Achille qu'il suffit de découvrir. Les plus faciles à éviter sont les stations situées aux abords des grandes villes. En effet, la densité du réseau routier est telle en ces endroits qu'il est possible pour le trucker en infraction, en choisissant avec soin les directions successives, en enchaînant avec précision les divers échangeurs, de se soustraire à un contrôle qui aurait pour conséquence inéluctable une forte amende, voire l'immobilisation complète du véhicule.

Le gypsy ne peut se permettre d'être arrêté, l'immobilisation de son camion signifie la ruine pure et simple. Sans rentrées d'argent, il ne peut plus faire face aux échéances, et la belle aventure se termine par la saisie de l'attelage complet; il a donc intérêt à éviter tout ce qui ressemble de près ou de loin à une station de pesage.

Une fois encore, la CB radio est une alliée précieuse lorsque le trucker fraudeur ignore le moyen d'éviter la «chicken coop» vers laquelle il se dirige. Bien avant d'arriver dans la zone dangereuse, il décroche son micro et commence à se renseigner auprès des autres routiers. L'opération est rendue plus risquée à mesure qu'il s'approche de la station, à cause de la présence toujours possible d'une oreille indiscrète; celle de Smokey the Bear, par exemple.

Alignés comme à la parade, quelques millions de dollars étincellent au soleil.

L'I.T.A. est, en grande partie, la création de Mike Parkhurst, qui en est également le président. Mike est l'éditeur du magazine « Overdrive » dont les bureaux servirent de centre de communications durant les « événements » de 1973. L'apparition d'Overdrive, considéré comme le premier véritable magazine pour camionneurs, remonte à 1961. Se proclamant « la voix du routier américain », Overdrive est bien plus qu'une revue d'actualité spécialisée. On y trouve, en plus des rubriques purement techniques, des études de budget relevant plus de la comptabilité que de la mécanique. Les articles à caractère législatif ou politique sont traités avec compétence et sérieux, et certains des rédacteurs d'Overdrive sont en contact permanent avec des sénateurs et des congressmen. Parallèlement, ce magazine n'a jamais hésité à dénoncer les combines et les magouilles des Teamsters.

Les pages couleurs sont consacrées bien naturellement aux camions et à leurs propriétaires, avec les rubriques mensuelles « Le tracteur du mois », « La dépanneuse du mois », « Le camion-benne du mois », auxquelles les lecteurs-truckers peuvent participer en envoyant des photographies de leur poids-lourd. On y trouve également des bons de réduction (cash-value coupon), valables pour toutes sortes de services, du petit déjeuner gratuit à la chambre d'hôtel à moitié prix, en passant par des réductions sur les pièces détachées. Vendu 2,50 dollars, « le prix de la vérité », Overdrive est de loin le mensuel le plus lu par les routiers américains.

Dans les années 60-70, on vit apparaître, puis disparaître, nombre de magazines « for professional truck drivers » : Owner operator, qui s'adresse, comme son nom l'indique, aux chauffeurs propriétaires, et Open road, qui parle moins de la route que des personnages qui y circulent. Parmi les nouveaux titres lancés sur le marché, il faut citer Road King, Truck Tracks, Eighteen Wheeler, Center Line et Mother Trucker News. Ces trois derniers se présentent sous la forme de journaux non brochés. On trouve aussi Land Line, le magazine de l'autre association de routiers indépendants l'« Owner Operator Independant Drivers Association of America ». A l'instar d'Overdrive, l'éditeur de Land Line et le président de l'organisation qu'il représente sont la même personne. Ces dernières publications, de qualité très variable, abordent les mêmes thèmes. On y trouve des reportages sur les truck-stop, des essais comparatifs, des conseils d'entretien, des renseignements pratiques concernant les réparations, les assurances, le choix du matériel, etc...

Les Teamsters ont aussi leur publication qui porte leur nom. Elle est de loin la moins intéressante des revues précédemment citées. Ce magazine est en majeure partie composé de comptes rendus de réunions syndicales et d'articles parlant de l'action des cellules locales. Il est rare d'y voir une photo de camion, et les reportages et renseignements concernant directement le « business » sont pratiquement inexistantes.

En fait, le company driver, du fait même de son mode de travail, n'est pas concerné par l'évolution de la réglementation et le prix de revient du kilomètre. Ce n'est évidemment pas le cas du chauffeur-propriétaire qui, sous une pression fiscale croissante, a de plus en plus de difficultés à joindre les deux bouts.

Cette situation a amené la rédaction

d'Overdrive à faire paraître régulièrement une rubrique nommée par dérision « Keep on trucking... legally (if possible) » (« Conduisez légalement... si possible »). Chaque mois, un spécialiste en législation du transport routier répond aux questions des owner operators en difficulté. La correspondance est importante car les soucis du routier propriétaire sont nombreux : en plus des 10 heures de conduite quotidienne, il doit veiller à l'entretien de son attelage, trouver du fret, tenir une comptabilité précise, tenir à jour son log-book, s'occuper du renouvellement des licences, sans oublier l'incertitude du lendemain. Cependant, malgré des conditions de travail draconiennes, il n'échangerait sa place pour rien au monde.

« J'aime cette vie. Un jour ici, l'autre là. Nous autres gypsies travaillons pour nous. Nous sommes des hommes libres. Nous ne nous unirions pas, même si cela pouvait nous être profitable. Notre liberté individuelle est en jeu. »

Le plaisir de conduire tient également une place importante dans le choix du gypsy. Un grand nombre d'entre eux sont d'ailleurs d'anciens bikers ou hell's angels repentis, ayant trouvé dans ce style de vie le moyen d'assouvir leur passion de rouler.

« Je ne suis pas marié. Je n'ai pas de maison. Conduire est pour moi une obsession. Je ne parle que de cela, c'est toute ma vie. Je ne me sens bien qu'assis derrière un volant ».

Poussant [illegible] leur massive calandre, ces trucks semblent se bousculer [illegible] tous sur la photo.

Bien que certains routiers considèrent que leur travail est un job comme un autre, la majorité a choisi ce métier par amour de la route, par amour des camions, ces fascinants mastodontes, descendants des chariots d'autrefois. On comprend leur admiration. Tout, dans un camion américain, des roues d'aluminium poli aux tuyaux d'orgues des échappements, exprime la puissance, la solidité, l'agressivité. Par leur imposant gabarit et leurs formes anguleuses, ils produisent une impression de force brute à laquelle il est difficile de rester insensible.

Il existe deux grands types de trucks aux U.S.A., définis par le style de la cabine :

— Les « Cabover » ou « Cab-over-engine », (littéralement : « cabine au-dessus du moteur »). Ce sont des tracteurs à cabine avancée. Ils sont comparables, du moins d'aspect, aux camions européens.

— Les « Conventional » dont la cabine est placée en arrière du moteur. Celui-ci est recouvert d'un imposant capot flanqué de deux garde-boue à l'ancienne mode. Contrairement aux « Cabover », le compartiment couchette est « rapporté » à l'arrière de l'étroite cabine au pare-brise à deux pans.

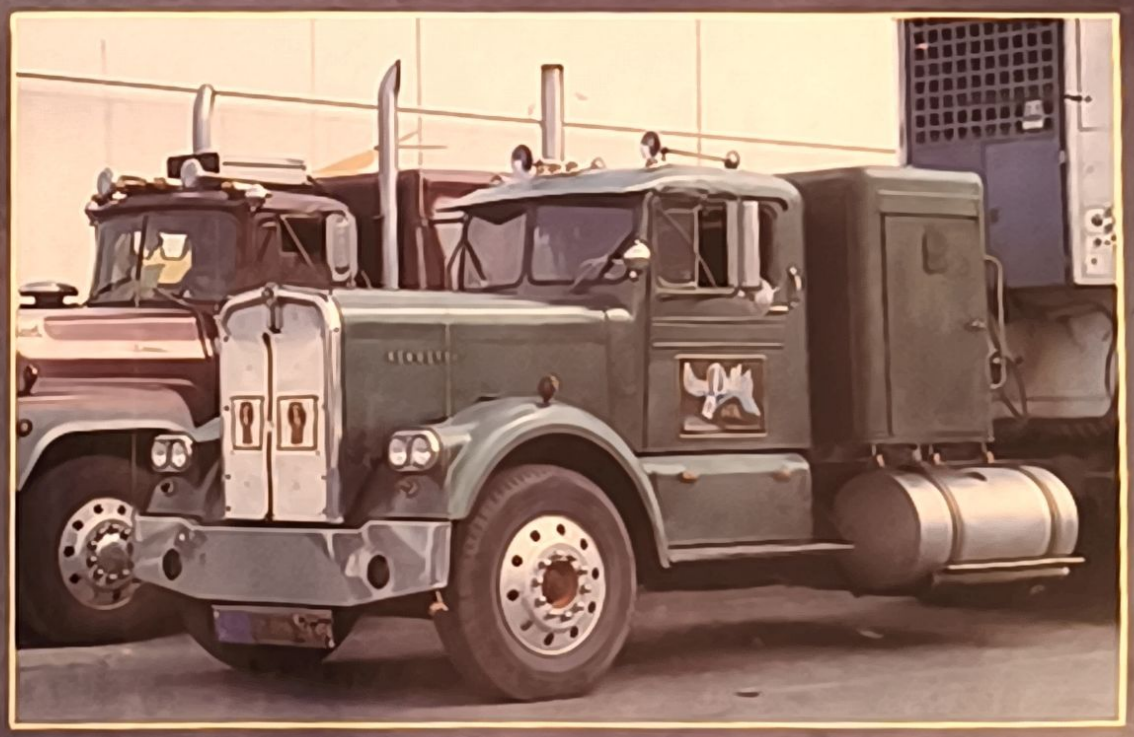
Ces deux constructions se rattachent à deux styles de conception, le style de l'est pour les premiers, le style de l'ouest pour les seconds. Ces différences de style correspondent à des utilisations et des besoins différents, et s'expliquent en grande partie par les énormes écarts de densité de population existant entre l'est et l'ouest des États-Unis.

Alors que sur la côte Atlantique, la moyenne est de 100 à 150 habitants au kilomètre carré, les chiffres tombent à moins de 12 habitants pour la même

Un Kenworth K-100 cabover à la robe paillletée, simple et de bon goût.

A l'ombre du hangar, ce W-900 conventionnal attend les bons soins du mécano.

Plus de vingt ans séparent ces deux Kenworth ; en haut, un W-900 dernier modèle, reconnaissable aux lignes anguleuses de son capot. Ci-contre, un conventional 1959, à l'air passablement usé. Son conducteur, un barbu taciturne coiffé d'une gapette Harley-Davidson, m'assura qu'il ne fallait pas se fier aux apparences.



Une décoration très "Kitch" pour ce "Peterbilt" équipé d'un sleeper double V.I.T.

surface, sur une superficie s'étendant du Kansas à la côte Pacifique. Le réseau routier s'est donc développé en proportion dans l'est, tout comme l'urbanisation et l'industrialisation. Conséquemment, les tracteurs construits dans l'est (Ford, GMC, Mack, International-Harvester), de taille et de puissance plus modestes, furent prévus, au départ, pour franchir de relativement courtes distances.

Par contre, les tracteurs de l'ouest (Peterbilt, Kenworth, White, Autocar, Reo), conçus dès l'origine pour les grands espaces du Middle-West, furent, dès la fin des années quarante, caractérisés par les énormes capots-moteur destinés à abriter des mécaniques très puissantes.

Toutefois, depuis le début des années 70, les camions construits dans l'est ont évolué vers un style plus «western». Il s'agissait pour les constructeurs d'enrayer l'invasion commerciale des trucks de l'ouest en lançant sur le marché des tracteurs plus en rapport avec les nouveaux goûts des routiers.

De fait, par leur plus grande puissance, leur aspect agressif, leurs couleurs et leurs chromes, les gros conventionnels tels Kenworth ou Peterbilt réussissaient une fort belle percée, séduisant chaque jour un nombre plus important de dri-

vers parmi lesquels une forte proportion de routiers propriétaires.

Pour stopper cette progression, on vit apparaître de nouveaux camions: l'International Transtar 4300, le GMC General, les Mack Cruiseliner et Superliner et enfin le Ford CL 9000.

Caractérisés par une esthétique plus soignée et un équipement plus complet, ces tracteurs furent conçus avant tout pour répondre aux souhaits des owner operators. Représentant environ

LES CAMIONS D'EST EN OUEST

35 % des camionneurs, ils achètent volontiers un camion pour son esthétique, quel qu'en soit le prix, alors que les compagnies, plus préoccupées de rentabilité, porteront leur choix sur des tracteurs moins coûteux.

Les constructeurs concentrent actuellement leur effort sur l'aménagement et la finition des cabines, la standardisation des éléments mécaniques en ayant fait le principal argument de vente. A part Mack, qui construit ses camions de A à Z, moteurs inclus, la plupart des marques utilisent des éléments fabriqués par des firmes spécialisées. On retrouve les mêmes moteurs: Cummins, Caterpillar et Detroit Diesel.

Il en va de même pour les boîtes de vitesse, les ponts, les freins, les suspensions, les roues, les réservoirs, etc. Par exemple, les doubles-phares ronds et leur entourage chromé sont rigoureusement les mêmes, de Peterbilt à Kenworth en passant par Diamond Reo et Freightliner, pour ne citer que ceux-là. Le prix de revient de ces éléments construits en grande série s'en trouve grandement diminué.

Les constructeurs semblent rechercher la faveur des routiers propriétaires en proposant un important choix d'équipements ainsi qu'une grande variété de décorations.

Pour son Road Commander 2, White ne propose pas moins de 40 types de décorations, comprenant 2, 3 ou 4 couleurs parmi les 306 teintes que regroupe le catalogue. En tout, 625 964 616 combinaisons. On croit rêver ! La plupart

Qui a dit que tous les camions ricains étaient beaux ?

Un faux air de Peterbilt pour ce Freightliner conventionnal.

Deux produits de la marque "Western Star", ci-dessus, le conventionnal, en bas, le cabover.

Le Freightliner cabover succédant au modèle de la page d'en face.

des concessionnaires, comme Mack ou International, tiennent à la disposition de leurs clients un catalogue d'idées de décoration ; certains, comme Kenworth ou Freightliner, fournissent des plans de face et de profil de la cabine sur lesquels le client peut dessiner sa propre décoration qui sera réalisée selon ses désirs. Naturellement, le prix de cette personnalisation ne sera pas le même que celui d'une décoration standard, et les moyens financiers du driver sont souvent une limite à sa fierté.

L'éventail des options et des équipements proposés est également très important. On peut dire que chaque camion est fait « sur mesure », du choix du moteur et de la boîte au nombre de ponts-moteurs (dual drive ou single drive).

Chez Kenworth, par exemple, où les tracteurs sont manufacturés au rythme de 125 unités par semaine, chaque truck est accompagné, du début à la fin de la chaîne de montage, d'une fiche au nom du client sur laquelle est précisé chaque détail, du plus petit élément mécanique jusqu'au nombre, la forme et la taille des feux de gabarits et des avertisseurs.

Le prix s'en ressent : si le bas de gamme Kenworth commence aux alentours de 40 000 dollars (environ 280 000 francs) le nec plus ultra peut dépasser 100 000 dollars, étant entendu que le Kenworth représente la Rolls-Royce des camions. Ces tarifs ne semblent pas faire reculer l'owner operator, pour qui le camion est autant une carte de visite qu'un outil de travail et doit être toujours propre et rutilant. A l'affût du dernier gadget, le trucker consacre une importante partie de ses bénéfices à l'amélioration constante de son camion, qui a priorité sur tout. Pour cette raison, il n'y a pas deux camions semblables sur les routes sillonnant le territoire américain. Que ce soit au niveau de la peinture, des enjoliveurs, des équipements extérieurs ou de la sellerie, chaque truck est, au fil des ans, perfectionné sans cesse, peaufiné avec amour, et n'a plus qu'un lointain rapport avec la photographie du catalogue

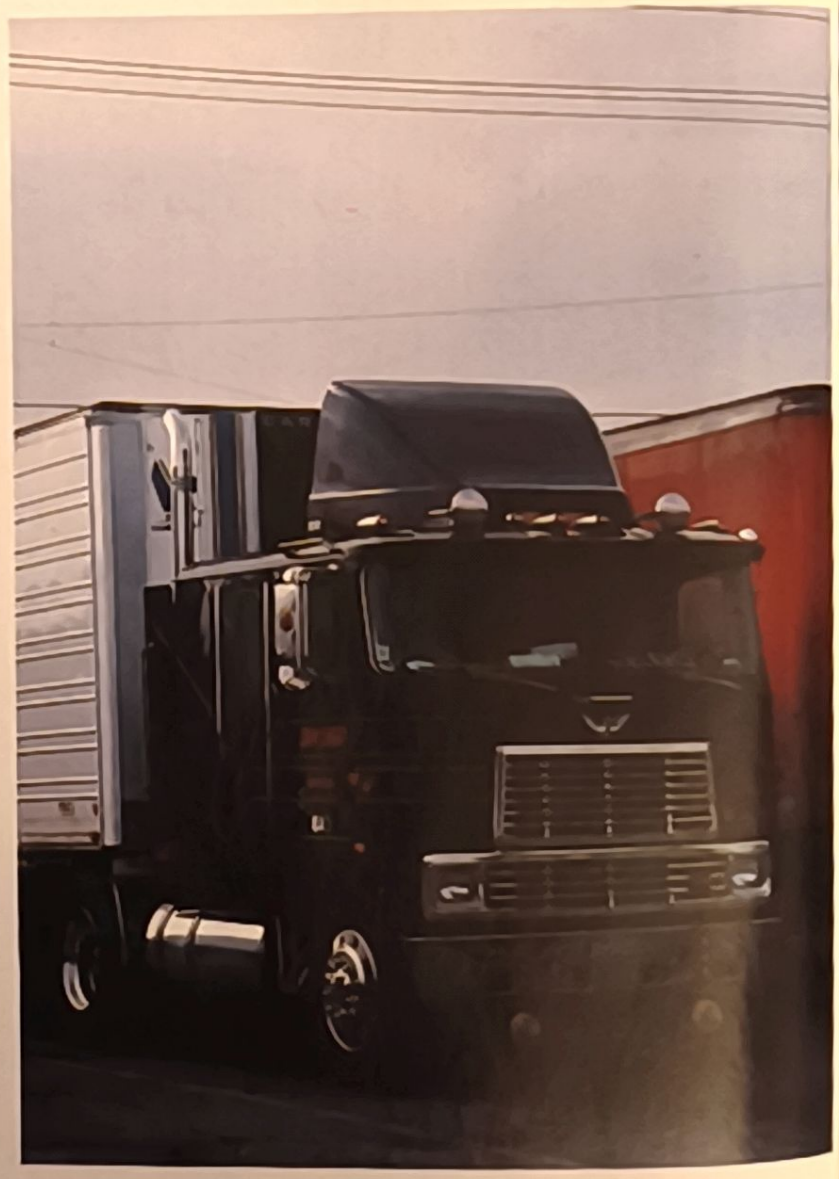
Quand Mack s'inspire de Peterbilt : le Super-Liner.

Peu fréquent sur les highways, un Marmon cabover, fabriqué en petite série au Texas.

Trois versions de la gamme Peterbilt. Ci-dessus, un tracteur "deux essieux" sans sleeper ; un cabover dernier modèle, reconnaissable à ses phares carrés. En-dessous, un majestueux conventionnal "trois-essieux".

Dans la clarté fantômatique des néons, un "Western Star" à la gueule menaçante semble affendre sa proie.

Quand les marques de l'Est se plient aux exigences de l'Ouest ; ci-dessus, un Mack cruiseliner. En bas, deux International : Transtar C.O.E. et Eagle C.O.E.



Un conventionnal de l'Est : l'International Harvester 4300.

qui a conquis le cœur de son propriétaire.

Pour le trucker, son camion passe avant tout. C'est sa passion et son gagne pain, il y passe plus de 80 % de sa vie. Dans ces conditions, autant travailler dans un bureau agréablement équipé: CB Radio, télé couleurs, air conditionné dans la cabine et le sleeper, réfrigérateur, lecteur de cassettes huit pistes stéréo ne sont qu'un échantillon des multiples possibilités d'aménagement mises à la disposition du routier.

Certains, faisant appel aux services d'entreprises telles «Double Eagle Industries», font transformer leur cabine «sleeper» en de véritables appartements, comprenant coin cuisine, coin toilette, sanitaires, four à micro-ondes, lits superposés et bien sûr les indispensables stéréo et télé couleurs, accompagnée cette fois d'un magnétoscope.

Ajoutons à cela quelques milliers de dollars de chrome et autant pour la peinture, on comprend aisément pourquoi les camions des owner operator sont souvent les plus beaux. Ne voulant pas être en reste et comprenant l'importance du support publicitaire représenté par un camion bien décoré, les compagnies privées se penchèrent avec plus d'attention sur la finition des trucks de leurs flottes, partant du principe qu'un conducteur fier de son camion en prendra davantage soin.

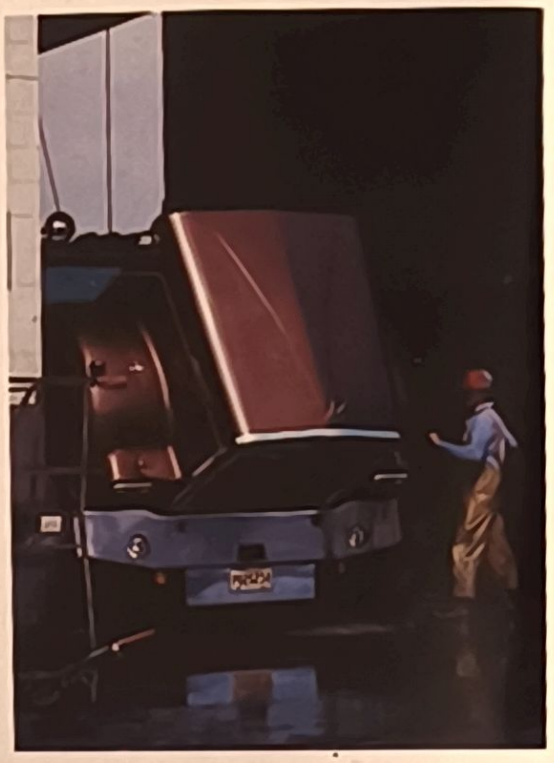
Le routier respecte son camion comme on respecte un outil de précision. Il sait que la moindre défaillance mécanique, la plus petite erreur d'appréciation peuvent avoir les conséquences les plus graves quand on pilote une masse de 40 tonnes lancée à plus de 100 km/h.

Avant d'abandonner sa machine aux bons soins du pompiste, ce trucker eut la gentillesse de rallumer ses feux de positions pour la photo.

'entracte, dans le grand spectacle de la route dont le trucker est le principal acteur, c'est le truck-stop. Après plusieurs centaines de miles de chevauchée, c'est le repos pour l'homme et la machine. Abandonnant son camion aux bons soins du pompiste, le routier se dirige d'un pas chaloupé vers le restaurant ouvert 24 heures sur 24, où il peut se faire servir dîner ou petit-déjeuner, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

La tête encore emplie du martèlement régulier du moteur, il dégustera une entrecôte ou des pancakes, abondamment arrosés d'un café fadasse, flirtant avec l'une ou l'autre des serveuses aux sourires réconfortants, échangeant quelques mots avec d'autres gars qui comme lui sont routiers au long cours. Puis il fera remplir sa bouteille Thermos avant de remonter dans sa cabine, s'enfermant à nouveau dans la solitude jusqu'à la prochaine oasis, le prochain truck-stop, là-bas au bout du ruban de bitume qui serpente à l'infini.

Le truck-stop n'est parfois qu'un snack-bar miteux flanqué d'un petit atelier, au milieu d'une aire de stationnement boueuse. Mais ceux qu'on trouve à l'entrée des grandes cités industrielles comme ceux des réseaux « 76 » ou « Exxon », sont de véritables petites villes pour camionneurs. Au centre d'un immense parking bétonné couvrant plusieurs hectares, on trouve un restaurant, (où la nourriture est plus chère que partout ailleurs, on n'a rien sans rien), des douches, des ateliers d'entretien et de réparation, des postes à gas-oil et même un supermarché où le trucker trouvera pour lui et pour son camion une multitude d'articles chargés de lui rappeler son personnage. Sur les étagères et les rayonnages se bousculent chapeaux de cow-boy, casquettes frappées d'écussons de marques de camions, CB radios, enjoliveurs divers, bottes Western (qui, comme par enchantement sont devenues « trucker-boots »), et même des t-shirts pour enfants proclamant avec fierté « My daddy is a trucker » ou « My daddy drives a Peterbilt ». Aux dires des principaux intéressés, c'est bien la première fois que des bahuts trimballent quelque chose concernant directement les camionneurs.



Quand il en a la possibilité, le routier passe volontiers son week-end au truck-stop, car l'occasion de dormir dans un vrai lit ne se présente pas souvent (en moyenne 5 à 6 jours par mois). Une très complète gamme de services est d'ailleurs mise à sa disposition : une laverie automatique, un télex, une bat-

Une visite qui s'impose pour rendre aux montures fatiguées l'éclat originel : le truck-wash.

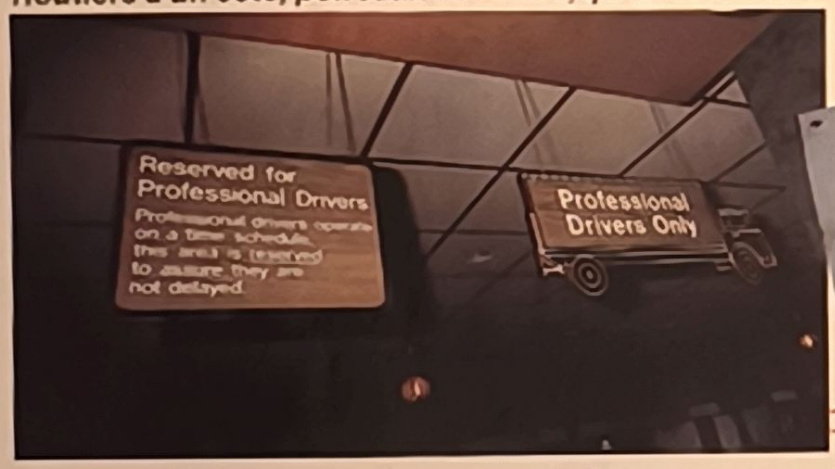
terie de téléphones, une salle de repos avec billard, flipper, jeux électroniques en tous genres sont les caractéristiques de base d'un truck-stop qui se respecte.

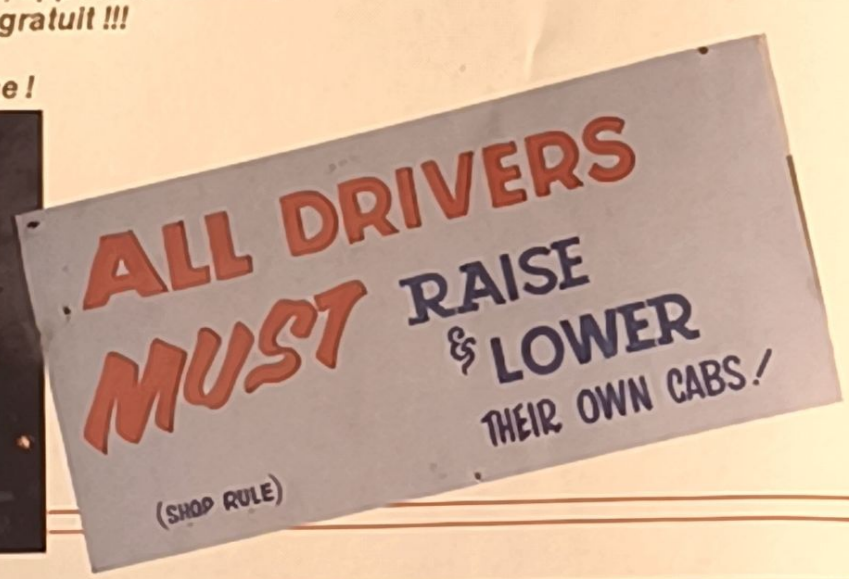
On peut également y trouver un écran marqué « Need a load ? Watch this screen » (besoin de frêt ? Regardez cet écran) où s'affichent en permanence des cargaisons et leur destination, constituant ainsi une véritable agence d'affrètement. Il suffit au routier de décrocher un des nombreux téléphones alentour pour organiser son travail des prochains jours, sans pour autant interrompre son repos dominical.

Parmi les dispositifs les plus originaux du truck-stop figure le selectacall, un tableau électronique, comprenant de multiples touches et muni d'un combiné téléphonique, qui compose automatiquement le numéro de téléphone choisi par le trucker, lui permettant ainsi de contacter sans perte de temps inutile affrêteurs, garages, fournisseurs, etc...

Le Selectacall, appelle automatiquement le numéro choisi par le routier ; et en plus c'est gratuit !!!

Routiers d'un côté, poireaux de l'autre, qu'on se le dise !





La salle de repos : tout ce qu'il faut pour passer le temps.

Sur le mur du fond, l'heure locale, de la Californie à N-York.

Le restaurant du truck-stop : l'occasion de rencontrer un ami que l'on n'a pas revu depuis des milliers de miles.

Malgré un ciel d'encre, les cabines des trucks américains conservent leur éclat insolent.

A côté des services « réguliers » qui lui sont proposés, le routier peut trouver, en des points reculés du gigantesque parking,des services plus « particuliers », du peintre en lettres à la prostituée, en passant par les « dealers » en tous genres, à moins qu'il n'ait choisi de risquer son bénéfice dans un tripot clandestin camouflé dans une remorque. Tolérés sinon autorisés, cette gamme de services annexes fait souvent la réputation d'un truck-stop, jouant un rôle décisif dans le choix du camionneur.

Dans ce domaine une fois encore, la « CB » joue un rôle prépondérant, puisque c'est par son intermédiaire qu'on se renseigne, qu'on compare, qu'on se décide, le tout en code, naturellement ; dans ce milieu, les nouvelles vont vite, une réputation peut s'écrouler aussi vite qu'elle fut établie, aussi importe-t-il pour le gérant d'un truck-stop de ne rien faire pour chasser cette faune parasite et marginale qui constitue le « plus » qui fera la décision aux yeux du trucker.

Bien entendu, la police n'est pas du même avis, et sur les parkings les

Pour une trentaine de dollars, Red réalisera sur votre cabine le motif de votre choix.

La halte est aussi l'occasion de rendre aux chromes leur éclat des premiers jours.

A toute heure du jour ou de la nuit, le truck-stop accueille les attelages essoufflés.

Séance de mécanique impromptue pour ce Freightliner cabover.

« tijuana taxi » sont presque aussi nombreux que les voitures des souteneurs, à qui ils livrent une chasse sans merci.

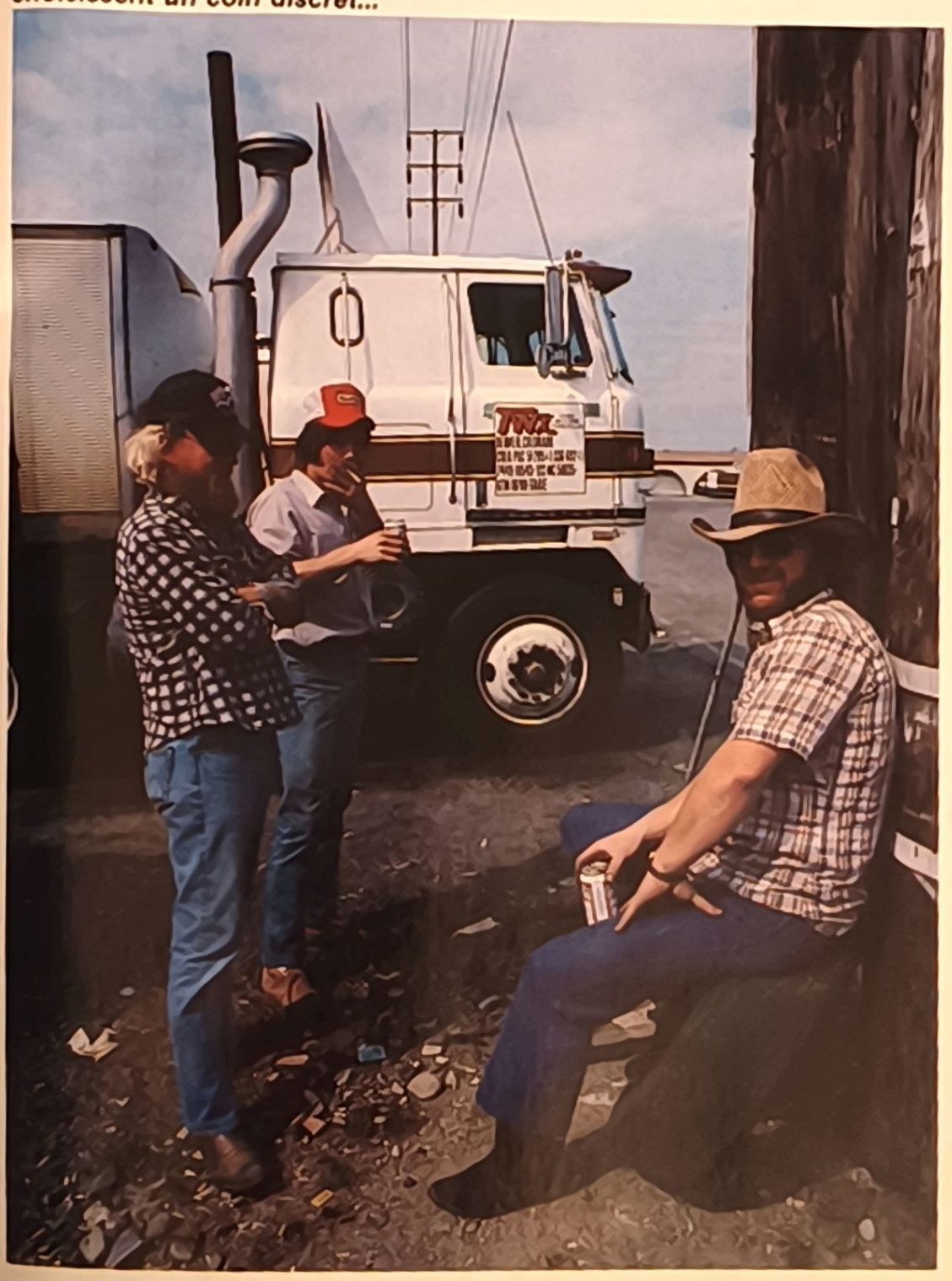
A la halte, on trouve aussi les truck-wash, immenses portiques de lavage qui, pour une somme de 30 à 40 dollars, rendent l'éclat du neuf aux chromes maculés de poussière et d'insectes écrasés ; car comme nous l'avons vu plus haut, le routier américain met un point d'honneur à posséder un camion irréprochable, qu'il entretient et bichonne avec un soin jaloux.

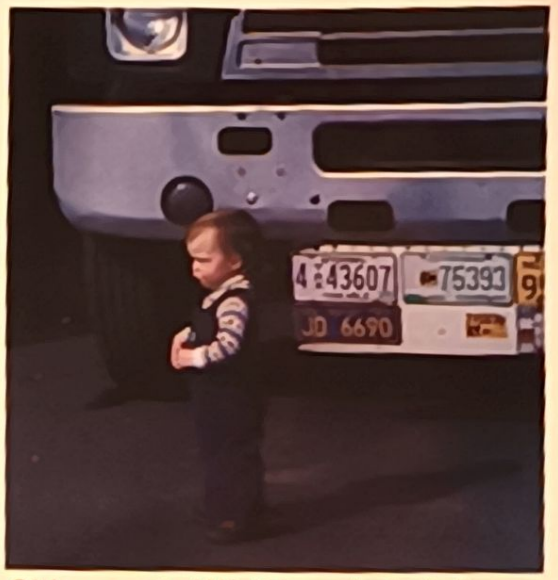
Cette passion exclusive pour une maîtresse mécanique, qui se traduit par les prénoms féminins que les conducteurs donnent à leurs trucks (Miss Lou, Julie Ann, Miss Kitty), alliée à l'irrépressible besoin de bouffer du mile, encore et encore, est la cause de nombreux divorces. On ne compte plus les drivers qui ont préféré vivre 365 jours par an avec l'objet de leur passion, plutôt que de subir les remontrances continuelles d'une épouse trop souvent délaissée.

D'autres, plus pratiques et moins exclusifs, ont formé équipe avec leur douce moitié. Cette solution, favorisant la paix des ménages, permet de doubler le temps de conduite en toute légalité; on voit de plus en plus de poids lourds conduits par des couples et même par des femmes seules. Malgré leur nombre encore peu élevé, elles remplissent leur fonction dans les mêmes conditions que leurs homologues masculins, qui les considèrent d'ailleurs avec tout le respect auquel elles peuvent prétendre.

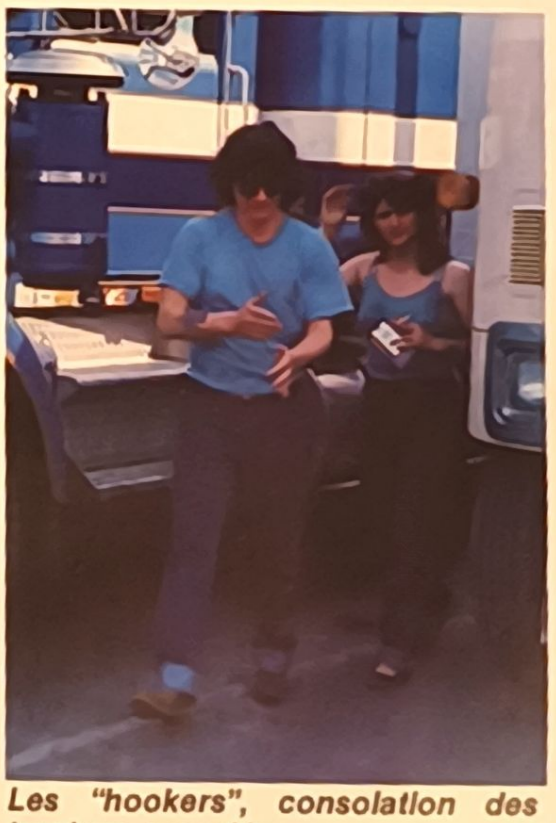
Toi, t'as ronflé, cette nuit !

L'alcool est interdit sur les truck-stops. Pour boire une "Bud", les truckers choisissent un coin discret...





Si jeune et déjà "dans le bain".



Les "hookers", consolation des truckers esseulés.

Au truck-stop les drivers discutent le coup en famille, sans s'éloigner de leur monture.

Car il ne faut pas s'y tromper, rouler en toute quiètude dans une cabine climatisée sur une interstate bien droite et bien plane n'est pas le lot quotidien du driver, loin de là. En plus des éventuels incidents d'origine mécanique, le routier doit encore compter avec toutes sortes d'impondérables, comme les intempéries, les cargaisons délicates ou encore le vol pur et simple de son camion.

Les conditions climatiques entrent pour une large part dans la cause de ses insomnies. En effet aux Etats-Unis, les climats sont si localisés qu'en quelques heures de route, on peut passer du printemps le plus doux à l'hiver le plus rigoureux ; rencontrer, au cours d'un même voyage, un assortiment complet de perturbations atmosphériques, des pluies du Tennessee jusqu'aux tempêtes de sable de l'Oklahoma en passant par les tornades du Kansas. On a vu au Wisconsin des hivers si froids qu'il fallait s'arrêter tous les 80 kms pour purger les freins. Le vent, à lui seul, est une des pire calamités : il n'est pas rare qu'une forte bourrasque « chasse » littéralement une remorque hors de la chaussée. La variété des conditions climatiques auxquelles peut être confronté le trucker, des cols enneigés des Rocheuses aux déserts torrides du Nevada et du Nouveau Mexique, lui permet d'acquérir une grande expérience dans tous les types de conduite, faisant de lui un conducteur hors pair. Les nombreux pièges que lui réserve la route incitent le camionneur américain à consulter les bulletins météorologiques avec autant d'attention qu'un pilote de ligne.

La cargaison n'est pas un des moindres sujets de préoccupation du routier. En gros, on peut définir deux principaux types de frêt : les primeurs (fruits, légumes) et l'équipement (meubles, moquettes, matériel en tous genres). Nous avons vu que la rémunération du routier se faisait au pourcentage sur la valeur de la marchandise transportée. En matière de transport d'équipements, la valeur marchande de la cargaison confiée au routier dépend de son ancienneté. Donc de son expérience. Un driver n'ayant qu'une année de métier ne se verra jamais confier de matériel de précision (électronique, etc...). Il devra attendre encore plusieurs années pour cela, et durant cette période se contenter de transporter des produits de moindre valeur ou d'assurer des déménagements.

Dans le transport de primeurs, au contraire, nulle hiérarchie, l'égalité règne entre conducteurs. Ici, pas question d'ancienneté, votre tour arrivé, vous êtes chargé et vous partez. Le job est bien payé, mais présente lui aussi sa part de désagréments. Que le système de réfrigération de la remorque tombe en panne, et c'est toute la cargaison qui est perdue. Le routier peut alors être obligé de l'acheter, afin de dédommager son affrêteur.

Les cargaisons les plus dangereuses, à part les matières explosives ou toxiques, sont les liquides et les animaux vivants.

La sécurité dans le transport des liquides a été améliorée avec l'apparition des remorques cloisonnées, construites pour éviter tout déplacement intempestif de la charge. Autrefois, l'époque des citernes non compartimentées, il pouvait arriver qu'un camion, tous freins bloqués, continue sur sa lancée, poussé par l'inertie de son chargement.

L'angoisse, le véritable cauchemard du camionneur reste le convoyage des animaux vivants. Des remorques spéciales (« Possum-Belly » Ventre d'Opossum), caractérisées par un plan-

Au pays des truckers, on ne tire pas que des fourgons ; Notez le nombre d'axes sur ce tracteur de convoi exceptionnel.

La clémence du climat californien encourage le routier à entretenir la propreté de son outil de travail : c'est tout propre, et on peut se voir dedans !!

cher surbaissé, (pour abaisser au maximum le centre de gravité) ont été construites pour répondre aux problèmes posés par ce type de transport. Les accidents sont pourtant fréquents. L'énorme poids des animaux non attachés, entraînés par la force centrifuge, a tendance, lors des passages en courbe, à faire basculer la remorque sur le flanc, avec les conséquences que l'on imagine. Pour le routier, « le seul bon bétail est le bétail mort ».

Le vol éventuel de son camion ou de sa cargaison n'est pas le dernier des soucis du trucker ; la joie et la fierté de posséder un bel attelage sont souvent accompagnées de la hantise de se le faire piquer. Toutefois, il est difficile de faire la part exacte entre les véritables vols et les coups montés arrangés entre truckers indélicats et affréteurs marrons.

Il est cependant indéniable qu'une certaine quantité de camions (au moins plusieurs centaines) franchit chaque année la frontière en direction du Mexique, où ils sont maquillés et revendus aux « camioneros » locaux.

LE DERNIER DES AVENTURIERS

Comme pour conjurer le mauvais sort, la plupart des truckers rechigne à en parler ; beaucoup d'entre eux, cependant, ont une arme dans la cabine. Au cas où.

Car le routier américain n'a que son camion pour vivre, et il y tient. Son truck est son seul bien, sa raison de vivre, son refuge et son logis. Il vit au même rythme que son bahut, qui est comme un prolongement de lui-même. Son cœur bat au rythme puissant du moteur, pulsation régulière dont les vibrations se répercutent dans le volant, le levier de vitesses, le plancher. Véritable centaure mécanique, il fait corps avec sa machine, se reposant en même temps qu'elle, peinant dans les côtes difficiles, souriant d'aise quand sur l'aire de stationnement, monte dans la fraîcheur du petit matin le grondement triomphant du diesel, crachant deux panaches noir sur l'azur infini.

« Je connais mon camion par cœur, jusqu'au moindre boulon. J'ai un

Quelques milliers de litres d'eau de source (de montagne !) taillent leur route vers L.A.

sixième sens qui écoute le moteur à chaque instant. Si quelque chose va de travers, je m'en apercois immédiatement ».

Cette confiance en lui et en son camion pousse quelquefois le conducteur à commettre des imprudences ; le bas-côté de l'interstate est souvent la sépulture d'une merveille de 80 000 dollars abandonnée aux sables du désert.

Le camionneur n'est pas seulement un frimeur de première classe. Avant tout, il est fier d'être un membre de la société tout à fait à part. Sa place dans la hiérarchie sociale est indéfinie. Malgré un salaire annuel plus que confortable, il n'en demeure pas moins un chauffeur de poids lourds, sorte de prolétaire de luxe à la fois craint et respecté. L'aura de l'illicite colle à son personnage, il est le tzigane du nouveau monde.

Le métier de trucker remet les pendules à l'heure. Ici, pas d'esbrouffe ; la valeur de l'individu ne se mesure pas en argent ou en influence, pas moyen de faire semblant, la sélection se fait d'elle-même. Seuls restent les meilleurs. Car enfin, un type qui passe plus de 300 jours par an sur la route, parcourt plus de 200 000 km, brave les intempéries au volant d'un mastodonte de 40 tonnes, est bien autre chose qu'une image de plus du folklore américain. Ses responsabilités sont lourdes, il en a parfois assez, mais le plaisir de conduire son camion à l'assaut des grands espaces est toujours le plus fort.

Bien plus qu'un personnage de feuilleton à succès, le routier américain est, dans un pays où la liberté individuelle a gardé tous ses droits, l'un des derniers à pouvoir prétendre cotoyer tous les jours l'aventure.

« Le métier de routier est une aventure de tous les instants. On est libre, on bouge tout le temps. Pour rien au monde, je ne voudrais faire quelque chose d'autre. Et que pourrait-on faire d'autre quand on a la possibilité de vivre une telle expérience ? Vous ne saurez jamais vraiment ce que c'est qu'être un trucker avant d'en être devenu un vous-même. C'est une passion, un style de vie. C'est une histoire d'amour avec le continent américain tout entier ».

C'est en déambulant dans le truck-stop « Union 76 » d'Ontario, près de Los Angeles, que nous fîmes la connaissance d'Allen Butz et de sa compagne Lee, un couple d'owners operators dont la grande gentillesse et la patience infinie nous fut d'un précieux concours dans la réalisation de ce « Spécial-Camions ».

Il faut dire que notre arrivée au truck-stop avait plutôt mal commencé ; aveuglés par la majestueuse beauté d'un Peterbilt conventionnal bleu pailleté, nous entrâmes dans le parking par la sortie, nous empalant droit sur les herses prévues à cet effet. heureusement, il était encore tôt, personne ne nous a vus, ça vaut mieux, on aurait été la risée du patelin.

C'est en allant à la caisse payer la réparation du pneu, que nous manquons heurter Lee et Allen au détour d'un couloir ; Allen a exactement la dégaine du routier américain typique, on le croirait échappé du bouquin de Jean-Loup Nory : tout de jean vêtu, barbu, chevelu, les yeux bleus délavés dans l'ombre du Stetson en paille tressée, un faux air de Willie Nelson, c'est trop !!!

N'ayant rien de mieux à faire, le couple accepte de bonne grâce de répondre à nos questions, et puis de toutes façons c'est l'heure du petit-déj'. Après une bonne heure et demie d'interrogatoire, Allen nous emmène dans les parties du truck-stop exclusivement réservées aux camionneurs, nous présentant ses potes, expliquant aux récalcitrants qu'on est des braves mecs, qu'on travaille pour la presse, tout ça, mais non, pas « Bullshit » ! La presse française, on est ! Haaa ! Ça change tout, on dirait. Les visages s'éclairent, l'ambiance se détend. Mince alors, la presse locale n'a pas la cote par ici, on dirait.

La visite terminée, Allen nous propose un tour en camion. Tiens, je croyais que c'était interdit (« No Hitchikers »). En attendant, l'occasion de réaliser un des rêves de ma vie est trop belle, je ne me fais pas prier. Maladroitement, je me hisse à bord, me tasse dans le sleeper ; c'est un fameux bordel là-dedans. Vous auriez vu Lee, drôlement gênée !!

Allen met le contact, relâche dans un chuintement les freins pneumatiques, enclenche la marche arrière, le Kenworth Conventionnal quitte sa place, lentement, comme un bateau quitte le quai. Mine de rien, nous partons en balade avec au derrière plus de 15 tonnes de ferraille qui ne nous appartient même pas !! Lentement, pesamment l'attelage prend de la vitesse, escalade la rampe de sortie ; les poutrelles d'acier, derrière, semblent nous retenir. Où allons-nous, au fait ? Jusqu'à un truck-stop un peu plus loin sur la « 10 », un peu avant San Bernardino.

Ben mon vieux, rien à voir avec l'Union 76. Ce truck-stop là est sale, bordélique, situé dans une sombre banlieue industrielle, son parking est jonché de canettes écrasées et de vieux cartons. Les types qu'on y rencontre ont des mines patibulaires, genre Hell's

Allen et Lee Butz : routiers au long cours et le cœur sur la main.

La cabine d'un Kenworth W-900 comme si vous y étiez !

Angels repentis, l'air encore moins commode à la vue des appareils photographiques. He bien, croyez-le ou non, Allen connait la plupart d'entre eux, qu'il nous présente comme ses vieux potes de toujours. L'un d'eux lui dira même en lui tapotant la joue : « ça me fait plaisir de te voir, depuis le temps, je te croyais mort ! ».

Ce truck-stop a vraiment l'air louche ; les filles à matelots, l'alcool et d'autres substances moins légales ont l'air de circuler sans problèmes dans le secteur. Les mecs ne sont pas causants, nous regardent d'un sale oeil, il ne manquerait plus qu'Allen ait des ennuis par notre faute. Nous nous éclipsons, reprenons la « 10 » en sens inverse, cette fois-ci je monte devant.

L'impression est fantastique ; le long capot qui s'allonge devant nous, la route qui file au loin, comment ne pas se sentir supérieur au commun des mortels quand on mène un tel engin ? On s'demande. A part ça, le W 900 est un vrai tapecul, malgré tout le respect que je dois à la maison kenworth.

Tiens, nous ne rentrons pas directement, prenons une bretelle déserte.. Petite angoisse... Vont-ils nous faire le coup du pas-vu-pas-pris ? Ça s'est déjà fait, et à des plus malins que nous ! Que nenni !! Allen stoppe, met au point mort, se tourne vers moi : « Wanna drive ? » Oh lui, Eh ! C'est des trucs à se faire sucrer sa licence, ça ! On est avec un vrai outlaw ! Je jubile!

Manquant d'expérience, je dois décliner l'invitation, à mon grand regret. Joël s'empresse d'accepter, et empoigne le cerceau, heureux comme un gosse sur les chevaux de bois. L'impression de conduite, pour autant qu'il ait pu en juger avec la remorque chargée, laisse quand même entrevoir une conception rustique, voire archaïque. En plus, ce tracteur n'est même pas équipé de la direction assistée, qui aurait pourtant été bien utile, à voir les efforts déployés par Allen pour tourner la roue de charette qui sert de volant.

La séance de rigolade terminée, nous retournons à la case départ, pénétrons par la grande porte dans le parking d'où nous nous fîmes jeter le matin même par un employé irascible parce que nous y prenions des photos sans autorisation du management. Enfin, ici au moins le trucks sont surveillés, c'est déjà ça.

Comme nous lui faisons remarquer la décoration pour le moins spartiate de son tracteur, Allen nous explique que cette économie de loupiotes lui assure une plus grande discrétion quand il doit éviter les stations de pesage, notamment lorsqu'un helico de la police patrouille dans le coin. Un vrai hors-la-loi, je vous dis !! A peine sommes-nous descendus de camion qu'un rouquin géant (il mesure au moins 2,10 mètres !!) arrive vers nous. C'est Bill un autre pote d'Allen ; celui-ci nous confie : « Il a l'air terrible comme ça, mais c'est la crème des mecs ». Et en effet, le géant nous dit : « Je vais vous emmener faire un tour dans mon Cabover comme ça vous pourrez comparer ».

MACADAM COW-BOY

Aussitôt dit, aussitôt fait, nous grimpons dans la cabine, plus haute que celle du « Conventionnal ». Je me plie en quatre dans le sleeper exigu ; comment ce vieux Bill fait-il pour tenir là-dedans ?

L'attelage est chargé lui aussi, et effectivement, on fait la différence. Le Cabover, à cause de son châssis plus court, est encore plus tapecul que le long-nose. Le seul avantage est qu'on a la possibilité, pour une même longueur hors-tout, d'atteler une remorque plus longue qu'avec un Conventionnal.

Tout en nous faisant faire le tour de l'ancien « Ontario-Speedway », Bill nous explique comment lui et les autres owners-operators économisent les freins de leur tracteur (Jo Brakes) en se servant le plus souvent possible des Jake-Brakes, les freins de la remorque, bien sûr quand celle-ci n'est pas à eux. Une vraie bande de roublards, ces truckers !

Puis nous retournons au truck-stop, passant une fois encore devant l'employé du parking qui doit commencer à se poser des questions à notre sujet, le pauvre !!

Après une scéance de photos-souvenirs, nous nous dirigeons vers le restaurant quand deux street-rods model T 1923 font halte sur le parking, l'un d'eux ayant des ennuis de carbus. Décidément, c'est notre fête !!!

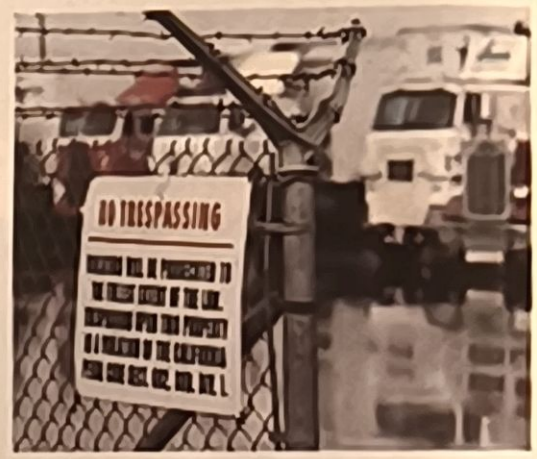
Nous l'avons remarqué le matin, le restaurant du truck-stop est divisé en deux parties, l'une « for-professional truck-drivers only », l'autre destinée aux touristes et voyageurs de tous poils qui se gardent bien de pénétrer dans la zone réservée aux routiers. Par contre, pour bien montrer qu'ils sont partout chez eux dans un truck-stop, les truckers ne se gênent pas pour s'asseoir où bon leur semble, en particulier dans la section dévolue aux touristes. C'est là que nous nous installons, moustachus, barbus, chevelus, hilares au beau milieu des familles américaines bien propres, bien sages, bien élevées, pour nous enfiler chilis et hamburgers à nous en faire péter la sous-ventrière.

Dans le feu de conversation, Allen nous raconte son passé de biker, ses Harley-Davidson et ses souvenirs de Hill-Climbing. Lui et sa nenette n'ont pas de maison, par contre ils font collection de voitures, et sont propriétaires d'une Ford « A » 1929, d'une Plymouth 55 et d'une Lincoln 65. Nous n'en croyons pas nos oreilles.

Moins rigolo, Bill nous raconte son divorce, nous montre des photos de ses gosses ; nous compatissons, un peu gênés. La route est une terrible maîtresse, nous ne voyions pas ça comme cela.

La-dessus arrivent deux routiers amis d'Allen qu'il n'avait pas vus depuis une éternité. Présentations, poignées de mains, journalistes français, tout ça, les truckers sont mondains en diable. L'un de ces deux mecs est pilote de sprint-car dans l'est, l'autre m'a l'air d'un sacré boute-en-train. Je ne suis pas à même de comprendre toutes les finesses de la langue de Shakespeare, mais une chose est sûre, quand ils ne roulent pas, les routiers américains savent rigoler.

Assez tôt dans la soirée, le signal du départ est donné par Bill qui manifeste l'envie d'aller piquer un petit roupillon avant de décoller demain matin à la première heure. Entre nous, je lui souhaite du courage avec le bourdonnement continu des « Thermo-King » ; de plus une voie ferrée passe juste de l'autre côté de la route, chaque loco saluant le truck-stop d'un coup de corne de brume à réveiller un mort, traînant derrière elle un si grand nombre de wagons

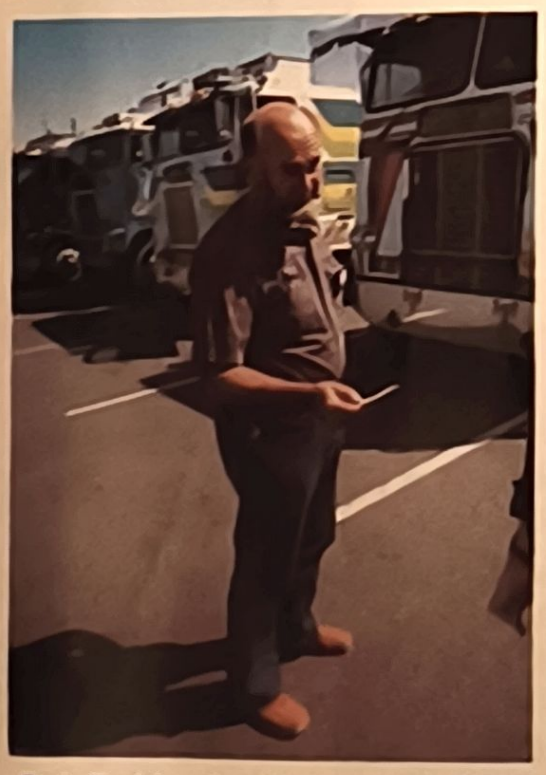


Vous voyez les risques qu'on prend pour vous faire de belles images ?

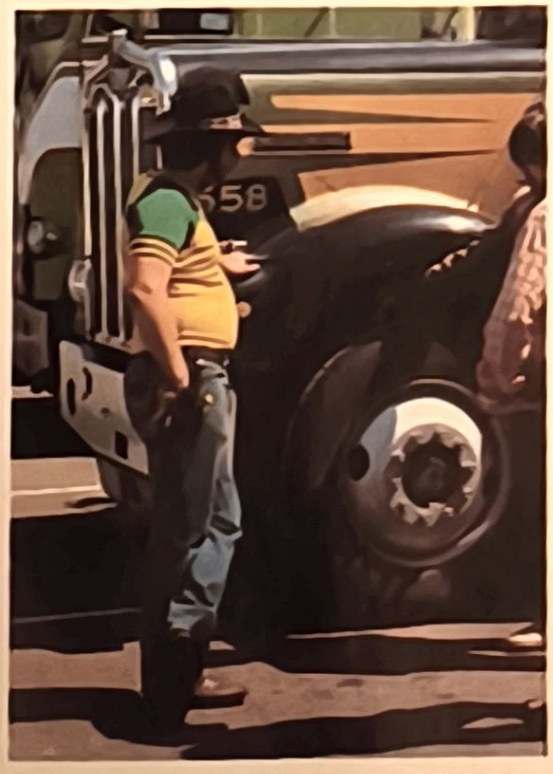
qu'il en passe parfois pendant plus de cinq minutes, montre en main. Joël conquiert de haute lutte l'honneur de payer l'addition !! (on leur devait bien ça, tout de même). Nous laissons là le pilote de sprint-car (j'attends encore les photos, tiens) et son acolyte, et raccompagnons à leur camion Allen et Lee qui partent pour San Francisco livrer leurs poutrelles d'acier. Poignées de mains, « Take care of you » bye, bye ; bordel, j'ai presque les larmes aux yeux. On est peut-être tombés sur un oiseau rare, mais merde, il y a tout de même des mecs super sur cette terre. Nous retournons vers les bâtiments, quand deux coups d'avertisseurs nous font nous retourner. Allen, gravissant la rampe de sortie, nous envoie un dernier salut.

« Good Bye, Allen, et merci... nous nous reverrons peut-être un jour, qui sait, la vie a parfois de ces caprices... ».

Le truck-stop est l'oasis pour les randonneurs en difficultés ; ici, deux Ford "T" 1923.



Bob Freid, près de quarante ans sur la route.



Le T-shirt assorti aux couleurs du camion : la classe !!

Ce vieux Bill pourrait laver son pare-brise sans échelle !

A-CAR : Camion de marque Autocar

ADVERTISING : (réclame, publicité) signaux lumineux, marques distinctives d'une voiture de police.

ALL DOLLED UP : se dit d'un truck customisé à outrance.

ANCHORS : (ancres) freins.

AVIATOR : conducteur rapide.

BACK DOOR : (porte de derrière) dernier véhicule d'un convoi.

BALLOON FREIGHT : cargaison d'un faible poids.

BEAR : flic de la « Highway Patrol ».

BEAVER : femme, pubis féminin.

BEAT THE BUSHES : (battre les fourrés) travail d'un premier de convoi : débusquer les « Bears » à l'affût.

BEER CITY : Milwaukee

BENNIES : benzedrine (Syn: **ROAD ASPIRINS, COPILOTS, EYE TROUBLE).**

BIG HAT : policier, Country Sheriff

BLIND SIDE : côté droit d'un camion, offrant une moins bonne visibilité.

BLOW THE DOORS OFF : (arracher les portes) doubler quelqu'un à grande vitesse.

BOBTAIL : tracteur sans remorque.

BONE BOX, BLOOD BOX : (boîte à os, à sang) ambulance.

BOULEVARD : Highway, Interstate.

BREAKER : je veux parler (C.B.)

BROWN BOTTLES : bière

BRUSH YOUR TEETH & COMB YOUR HAIR : (brosse-toi les dents et file toi un coup de peigne) contrôle de police droit devant, lève le pied.

BUDDY, GOOD BUDDY : ami, copain (C.B.)

BUFFALO : mec.

BULLDOG : camion Mack (dont l'emblème est un Bulldog).

CABOVER : Cab-Over-Engine; camion à cabine avancée.

CACTUS JUICE : alcool (Bourbon, etc.)

CAMERA, X-RAY, PICTURE TAKER : radar de police

CHECKING THE SEATCOVERS : (litt. vérifier les housses) avoir une vue plongeante sur la passagère d'une voiture en contrebas.

CHEW & CHOKE : restaurant (marche et étouffe).

CHICKEN COOP : station de pesage.

CHRISMAS TREE : camion équipé d'une abondance de feux de gabarits (syn. **ROLLING LIGHTHOUSE).**

CLEAN : pas de flics en vue (C.B.)

COLORADO COOLER : bière « **COORS** ».

COME A LONG : moteur diesel Cummins.

COUNTRY CADILLAC : pick-up truck.

DETROIT VIBRATOR : camion G.M.C.

DIRTY SIDE : Côte Est.

DOG : camion usé, au bout du rouleau.

DOG CATCHER :un driver capable de rattraper et de doubler un « **GREYHOUND BUS** ». Un exploit.

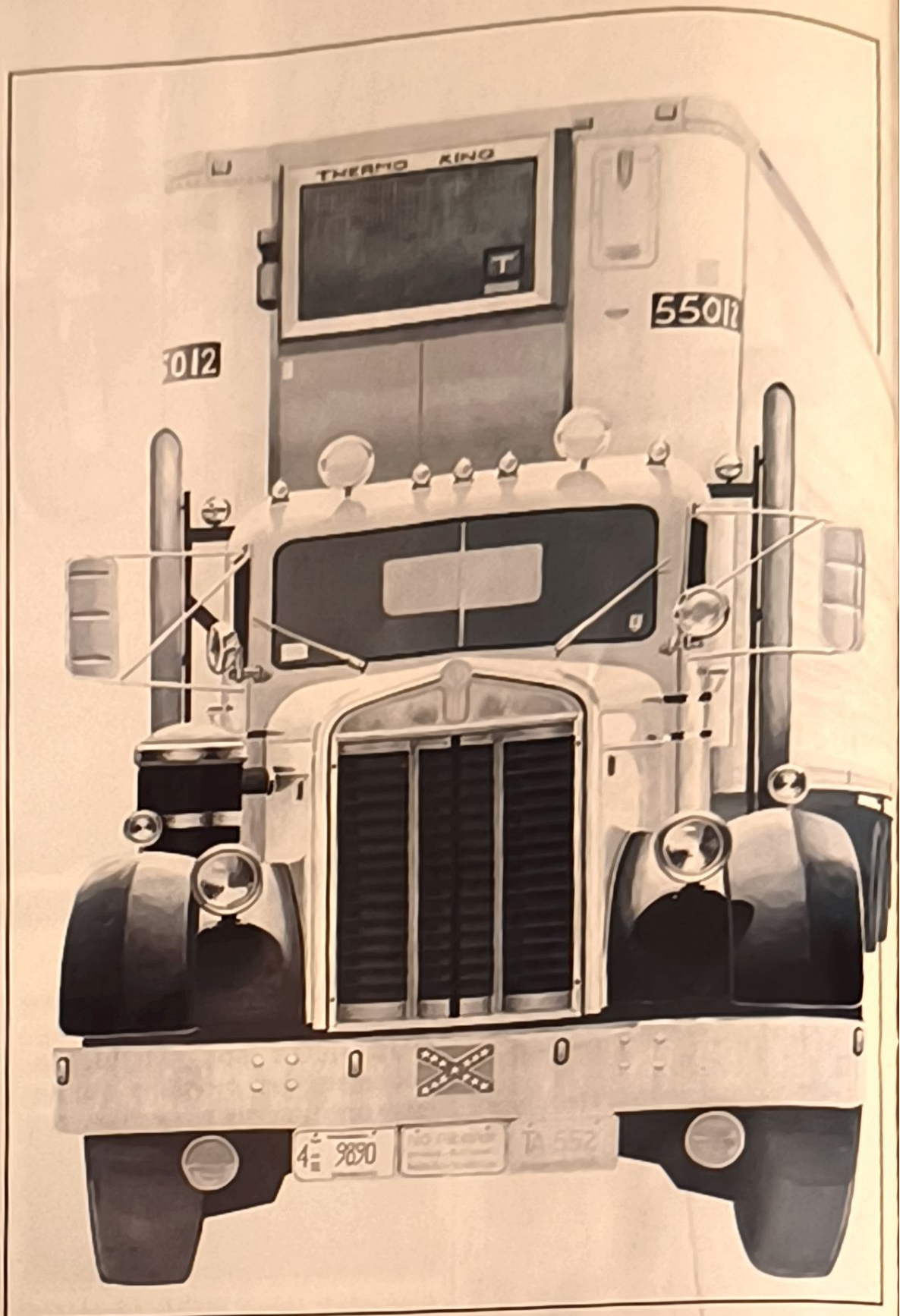
DOG HOUSE : dans un Cabover, carénage recouvrant le moteur, formant un bossage entre les sièges.
DO IT TO IT : colle la pédale au métal, mets le pied dedans, fonce.
DONUT : (Beignet) pneumatique de truck.

DRAGON WAGON :dépanneuse.
DUSTING : soulever de la poussière en mordant sur le

bas-côté (pour décourager un éventuel poursuivant).
DYNAMITE THE BRAKES : piler net.
EARS : antennes C.B.
EIGHTEEN-WHEELER : attelage normal (10 roues sur le tracteur, 8 sur la remorque).
FAMILY REUNION : convoi.
FEED THE BEARS : (nourrir les ours) écoper d'un speeding ticket.
FIVE FIVE, DOUBLE NIC-FIFTH WHEEL : selette de couplage tracteur-remorque
FLATBED : remorque plateau.
FLAT FACE : tracteur Cabover
FLIP-FLOP : voyage retour.
FOUR-BANGER : moteur quatre cylindres.

FOUR-WHEELER : automobile.
FRONT DOOR : premier véhicule d'un convoi.
GEAR JAMMER : (mélangeur de pignons) camionneur.
GEORGIA OVERDRIVE (Syn. : **MEXICAN OVERDRIVE, MIDNIGHT OVERDRIVE**) rouler au point mort dans les descentes.
GO-GO GIRLS : cargaison de cochons.
GO-GO JUICE : fuel.
GOING HOME HOLE : rapport de boîte le plus élevé.
GRASS : marijuana.
GREEN STAMPS : dollars.
GREEN STAMPS ROAD : route à péage.
HAMMER DOWN : à fond, pied au plancher.
HOLE IN THE WALL : (trou dans le mur) tunnel.
HEADACHE RACK : grille de sécurité protégeant la cabine en cas de glissement intempestif de la cargaison.
HUNDRED MILE COFFEE : café très fort.

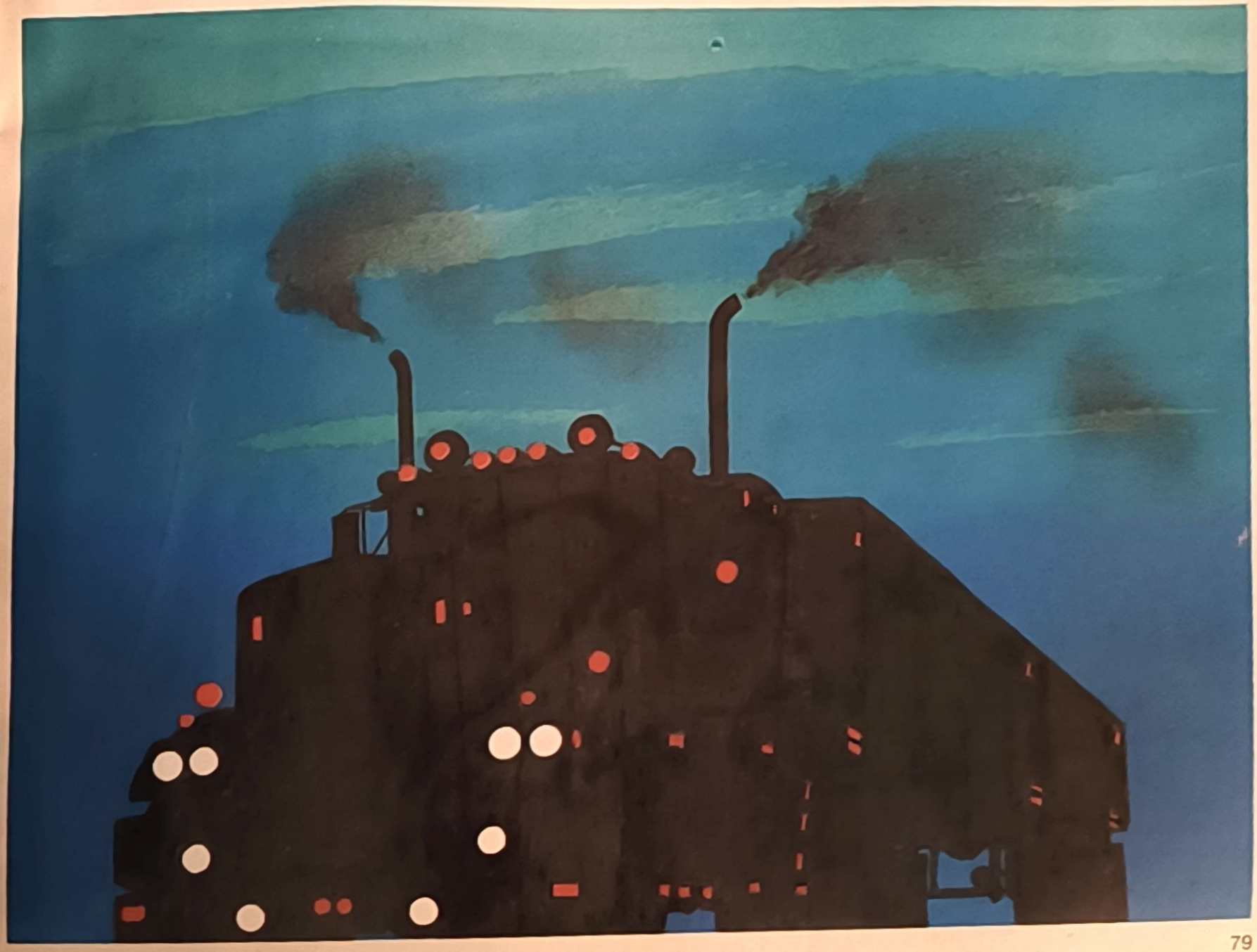
HUNDRED DOLLAR HOLE : voir « **GOING HOME HOLE** ».
IRON LUNGER : (poumon d'acier) petit moteur (250 CV et moins).
JACKKNIFE : quand la remorque dérape et dépasse le tracteur, se rabattant sur celui-ci.
JIMMY : camion G.M.C.
K-WHOPPER : camion Kenworth
KELS : 55 miles/heure, vitesse maxi autorisée aux U.S.A.
LOADED WITH SAILBOAT FUEL / VOLKSWAGEN RADIATORS : rouler à vide.
LIE SHEET, COMIC BOOK LOG BOOK, carnet de contrôle.
LONG NOSE : (long nez) camion de type conventionnel.
LOLLIPOP STICKS : (batons de sucre d'orge) piquets réfléchissants plantés au bord des routes.
MONFORT LANE : voie rapide des autoroutes appelée ainsi parce que les chauffeurs de la compagnie « **MONFORT OF COLORADO** » ont toujours protesté contre la limitation de vitesse à 55 miles/heure.



MULE : tracteur de service, dans un parc à remorques.
MUD :(boue) café serré.
PAJAMA WAGON : cabine équipée d'une couchette.
PETE/PETERCAR : camion Peterbilt.
PARKING LOT : embouteillage.
PAVEMENT PRINCESS : prostituée.
PIGTAIL : (queue de cochon) raccord électrique entre tracteur et remorque.
PORTABLE BARNYARD : bétaillière.
PORTABLE PARKING LOT : remorque porte-voiture.
PORTABLE PIPELINE, THERMOS BOTTLE : citerne.
PREGNANT ROLLERSKATE : (rollerskate enceint) Volkswagen Beetle.
PUMPKIN : (citrouille) pneu à plat.
PUSSY POWER : moteur diesel Caterpillar.
PUT THE GOOD NUMBERS ON YOU : (intraduisible) bonne route, bonne chance (C.B.)
PUT THE PEDAL TO THE METAL : voir « **HAMMER DOWN** ».
RADAR ALLEY : Interstate 90, en Ohio, entre Cleveland et la limite de l'Etat de New-York. La hantise des truckers pressés.
RAKE THE LEAVES : s'assurer que la route derrière est libre de « cops ». Travail du « BACK DOOR ».
REPAIR DAILY : tracteur Ford.
RIDING SHOTGUN : voyager en passager. (vient du temps où les chauffeurs de diligences étaient accompagnés d'un convoyeur armé d'une Winchester).
ROCKING CHAIR : tout camion compris entre Front Door et Back Door.
ROLLER SKATE : petite voiture.
SADDLE TANK : réservoirs latéraux (origine : saddle bags, sacoches de selle.)

SECOND DRIVER : amphétamines
SHAKEY SIDE : Côte Ouest.
SHAKE THE LEAVES : voir « **BEAT THE BUSHES** »
SHAKEY TOWN : Los Angeles.
SHAKE THE LIGHTS : envoyer un appel de phares.
SICK HORSE : voir « **DOG** ».
SPY IN THE SKY, BEAR IN THE AIR : hélico de la Highway Patrol.
TAILGATING : suivre de très près le véhicule qui précède.
TAP DANCER : (danseur de claquettes) chauffeur-livreur.

TIJUANA TAXI : voiture de police.
WATER HOLE : (trou d'eau) truck stop.
WALL TO WALL BEARS : forte concentration de forces de l'ordre (d'un mur à l'autre).
WEST COASTS : rétroviseurs extérieurs de grandes dimensions.
XYL : (**EX-YOUNG-LADY** : **WIFE**) : épouse.
YARD MULE : voir « **MULE** ».
ZOO : poste de police.
KEEP THE BEARS OFF YOUR BACK AND THE BEAVERS ON YOUR LAP : reste à distance des flics et garde ta langue pour les filles.
KEEP THE WHEELS SPINNIN' AND THE BEAVERS GRINNIN' : fais tourner les roues et sourire les filles.
Traduction approximative d'expressions signifiant plus ou moins « **BONNE ROUTE, BONNE CHANCE** ».



Dehors, ça décoiffe!

Calandre blanche, bouclier spoiler blanc, élargisseur d'ailes blancs, jantes en alliage léger blanches. Voilà pour l'extérieur. Planche de bord noire super équipée, compte-tours, manomètre de pression d'huile, indicateur de charge de batterie, montre à quartz, volant à 3 branches, sièges noirs avec appuis-tête. Voilà pour l'intérieur.

80 ch Din, 168 km/h, double arbre à came en tête, 2 carburateurs, boîte 5 vitesses. Voilà pour le moteur!

Consommations conventionnelles en litres aux 100 km à vitesse stabilisée : 5,7 l à 90 km/h, 7,5 l à 120 km/h, 9,6 l en parcours urbain.

Toute blanche, elle décoiffe dehors. Toute noire, elle décoiffe dedans.

La Visa GT Tonic, ça décoiffe partout!

CitroënVisa GT Tonic

Série spéciale limitée.

CITROËN TOTAL

CITROËN

©MESLET 79

LES AUTEURS REMERCIENT ALLEN, LEE, BILL, BRAD, BOB ET TOUS LES GENS DE LA ROUTE QUI ONT CONTRIBUÉ À LA RÉALISATION DE CE MODESTE OPUSCULE.

Marlboro
Marlboro
Marlboro
Briquets